

Naše zn. 64178/2023-SŽ-GŘ-O8

Vyřizuje Ivana Jiranová

## **Věc: Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2**

k podlimitní sektorové zakázce na dodávky s názvem:

### **„MVL 721 - Římsa a zábradelní prefabrikát mostů na VRT“**

Správa železnic, státní organizace (dále jen „Zadavatel“) obdržela dne 15. 9. 2023 ve 13:01 hodin žádost o vysvětlení zadávací dokumentace. Zadavatel formou Vysvětlení zadávací dokumentace odpovídá na tyto žádosti doručené k veřejné zakázce následovně:

#### **Dotaz č. 1:**

Zasíláme žádost o dodatečné informace k veřejné zakázce.

Dotazy zní:

##### **1. Fáze**

- prosíme o upřesnění, zda doba trvání fáze zahrnuje i výběr vítězné varianty zástupci objednatele

##### **2. Fáze**

- prosíme upřesnění normy, podle které budou prováděny zkoušky zábradlí
- prosíme o definice rozhraní plnění podle podle MVL 511 ???
- prosíme o upřesnění přístupu na staveniště, výluk, apod. (Vybraný most není jednoduše přístupný, i přes konstatování o výluce 04-05/2024)
- prosíme upřesnění k měření protihlukových vlastností

Navrhují doplnit (někdy i trochu duplicitně):

Ad fáze 1:

- Optimální návrh římsových prefabrikátů a jejich kotvení bude zásadně ovlivněn uspořádáním vzorového příčného řezu mostů na VRT. Jaká bude volná šířka na mostě? Bude most opatřen revizními chodníky nebo pochozím kolejovým ložem? Budou pochozí plochy v úrovni povrchu kolejového lože nebo zapuštěny? Budou kabelové trasy vedeny v kolejovém loži nebo kabelových žlabech? Budou trakční stožáry v rovině říms, na konzolách nebo mezi VMP a revizním chodníkem? Jaký systém vodotěsné izolace bude na mostech VRT standardně uplatňován?
- Lze vzorovou dispozici mostů pro VRT uplatnit na referenčním mostě?
- Jaké bude standardní ukončení mostů na VRT s ohledem na dispozici říms?
- Nejvyšší traťová rychlost (společně s volnou šířkou na mostě) ovlivňuje zatížení prefabrikátů aerodynamickými účinky. Jaká návrhová rychlost má být uvažována?
- Má římsový prefabrikát umožnit osazení PHS, případně sám o sobě vykazovat konkrétní protihlukové účinky?
- Požadované statické a zejména dynamické výpočty kotvení prefabrikátů vyžadují podrobné údaje o typových mostech na VRT. Jaké údaje (či statické modely) budou uchazeči poskytnuty?

Ad fáze 2

- Prefabrikáty budou zařazeny do stavby, která bude soutěžena samostatně a může být tedy prováděna jiným zhotovitelem. Jak zadavatel zajistí začlenění předmětu soutěže do této stavby, koordinaci prováděných prací, rozdělení odpovědností a záruk?
- Jaké výkony jsou zahrnuty ve fázi 2? Jedná se o dodávku a osazení prefabrikátů? Kdo bude provádět zmonolitnění a navazující SVI? Tyto výkony mohou mít zásadní vliv na funkci i vyhodnocení systému.

- Kdy a jak bude stanoven termín provádění prací ve fázi 2 a doba jejich trvání?
- Předpokládáme správně, že případná změna referenčního mostu ovlivní cenu díla (délka říms, přístupnost pro mechanizaci, dopravní vzdálenosti)?
- Při měření hluku bude porovnáván stav na stávajícím mostu a železničním svršku se stavem na novém mostu a svršku při provozu diesellové trakce danou traťovou rychlostí?

### **Odpověď č. 1:**

#### 1. Fáze

Ano. Složení komise je schváleno, výběr obou zhotovovaných variant se předpokládá na jednom jejím zasedání.

#### 2. Fáze

- 1) Předpokládáme minimálně, že zábradlí bude fyzicky zkoušeno dle ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí, konkrétně příloha B, rázová zkouška. Jedná se o plochu s nízkým provozem dle bodu 4.1.1. e) téže normy. Teplota zkoušení -20st C. Další případné zkoušky může požadovat odpovědný projektant zábradelního prefabrikátu (např. zkoušky únavové, atp.).
- 2) Definice rozhraní plnění je stanovena v textu zadání, konkrétně v příloze 1A Smlouvy. Nosná konstrukce včetně konzol není předmětem plnění MVL 721. Izolace není předmětem plnění MVL 721. Předmětem plnění je zhotovení bednění říms, výztuž říms a betonáž říms nad pracovní spárou, včetně ošetřování betonu a pracovních a dilatačních spár říms dle návrhu odpovědného projektanta. **Přesný tvar římsy a z toho vyplývající kubatura a kvalita betonu bude definována odpovědným projektantem v 1. fázi projektu.** Vztah k MVL 511 není žádný. Rámcovou představu o objemu betonu říms si lze udělat ze vzorového příčného řezu řešeného mostu v km 1,421.
- 3) Přístupy na staveniště musí být zřízeny pro provedení nového mostu ze zabetonovaných nosníků (viz příloha zadávacích podmínek). Projekční práce na nosné konstrukci mostů v současné době probíhají, přesný projekt organizace výstavby (POV) není dosud uzavřen. Požadavky na přístupy je nutné s projektem vlastního mostu zkoordinovat a lze je následně zahrnout do POV. Předpokládá se úzká spolupráce odpovědného projektanta mostu a odpovědného projektanta zábradelního prefabrikátu. Náklady na zřízení nezbytných přístupů nejsou předmětem soutěže MVL 721.
- 4) Jedná se o standardní technické měření hluku ze železniční dopravy. Bude provedeno před zahájením prací a po dokončení prací na daném mostě vždy ze dvou stejných stanovišť (vlevo a vpravo mostu). Cílem je zjistit míru snížení hluku. Orientační předpokládaná délka měření je vždy 4 hodiny. Součástí měření je i měření rychlosti projíždějícího vlaku. Měření musí provádět akreditovaná, nebo autorizovaná osoba.

K textu „navrhuji doplnit (někdy i trochu duplicitně)“:

Obecně předepisujeme, že veřejná zakázka na **MVL 721 není standardní zakázkou na dodávku zábradelních prefabrikátů říms, ale projekční** (vědeckovýzkumnou) **zakázkou**, kde **výsledné řešení musí teprve vzniknout**. Určit tedy dopředu přesně kubatury a všechny okrajové podmínky není z principu možné. Vznik **kvalitního a cenově přijatelného** díla je podmíněn aktivní účastí všech zainteresovaných, zejména odpovědného projektanta, který za dílo ponese plnou (doživotní) odpovědnost.

- a) Smyslem MVL 721 není provozní ověření celého příčného řezu mostů VRT, ale jen a pouze jednoduché provozní ověření prefabrikátu a jeho kotvení (zejména přesnost, jednoduchost a rychlost montáže). Z tohoto hlediska jde o věc na celém příčném řezu nezávislou. Na zbytek dotazů prvního odstavce rámcově odpovídá vzorový příčný řez v dispozici nového stavu mostu v km 1,421. Shrnutí – VMP 2,5, polozapuštěné kolejové lože, žádné trakční stožáry. Vlastní příčné uspořádání mostů VRT je definováno v přepise SŽ S11 (ale z hlediska provádění na vybraném mostě v km 1,421 tato ustanovení nemají k tomuto mostu žádný vztah). Další informace o příčném

uspořádání (a tvaru nosné konstrukce) lze nalézt v SŽ MVL 111 – příloha D.101. V MVL 111 zakreslená římsa je jedním z možných řešení, které lze v MVL 721 případně ověřit, potvrdit, nebo vyvrátit. Při zpracovávání 1. fáze MVL 721 očekáváme erupci nápadů odpovědného projektanta. Ani problematika izolací není předmětem MVL 721 (obecně lze konstatovat, že mosty na VR tratích budou v obvyklých případech izolovány asfaltovými pásy s tvrdou ochranou z LA). Opakujeme, že se předpokládá úzká spolupráce odpovědného projektanta mostu a odpovědného projektanta zábradelního prefabrikátu a všech dalších odborníků podílejících se na vzniku MVL 721.

- b) Vzorovou dispozici uplatnit v plném rozsahu nelze. Viz bod a)
- c) Ukončení mostů bude libovolné dle současných zvyklostí (obvykle na rovnoběžných nebo šikmých křídlech). Detaily ukončení jsou předmětem návrhu MVL721 a budou pro různé případy ideově vyřešeny odpovědným projektantem. Typické řešené varianty jsou popsány v příloze č. 1A Smlouvy, 1. fáze, třetí odrážka. Stejně tak je v MVL 721 zcela nezbytné vyřešit použitelnost navrženého řešení pro různou délku mostů, resp. různou délku nosných konstrukcí. A dořešit přechody v místech mostních závěrů s různými dilatačními pohyby. U předmětného mostu v km 1,421 se v místě přechodu nosná konstrukce / spodní stavba předpokládá zajištění dilatace mostu vzduchovou mezerou.
- d) Při návrhu zábradelního prefabrikátu je, mimo jiné, nezbytné uvážit dvě vzdálenosti a jim odpovídající přidruženou návrhovou rychlost. Jednotný prefabrikát bude navržen na bezpečnou obálku zatěžovacích stavů. První stav: vzdálenost 3,50m od osy koleje s rychlostí 300km/hod (VMP VTR 2,8). Druhý stav: vzdálenost 4,00m od osy koleje s rychlostí 360km/hod (VMP VRT 3,3). Zadavatel prohlašuje, že vzdálenost VMP2,5 s rychlostí 60km/hod není třeba formálně ověřovat. Další podrobnosti viz SŽ S11, MVL 111 D.101.
- e) Ne. Osazení PHS ani protihluková funkce nejsou požadovány. Pochopitelně iniciativa nad rámec zadání je vítána.
- f) Obecně lze u malých mostů vycházet z příkladů uvedených v MVL 111. Dále je nezbytné zohlednit a zahrnout i větší estakády (zejména spřažené dvoutrámové, případně komorové). SŽ nemá žádné další podklady k této problematice. Konkrétní podrobnosti jsou ponechány v rukou odpovědného projektanta, který bude problematiku MVL 721 řešit, na jeho erudici.
- g) Projekční práce na nosné konstrukci mostů v současné době probíhají, přesný projekt organizace výstavby (POV) není dosud uzavřen. Požadavky na postup prací a jejich časovou náročnost je nutné s projektem vlastního mostu zkoordinovat a lze je následně zahrnout do POV. Předpokládá se úzká spolupráce odpovědného projektanta mostu a odpovědného projektanta zábradelního prefabrikátu. Zhotovitel mostu se bude samostatně soutěžit pravděpodobně v lednu 2024 a bude na nezbytnou koordinaci upozorněn. Předpokládá se aktivní účast a spolupráce obou dodavatelů. Práce jsou jednoznačně časoprostorově odděleny. Odpovědnost a záruky budou děleny dle provedených prací. S ohledem na velkou pozornost, která bude dílu věnována jak ze strany SŽ OŘ Praha, SMT, tak ze strany SŽ GŘ O13 a SS VRT se problémy v této oblasti neočekávají.
- h) Viz bod 2) výše. S tím, že „tyto výkony mohou mít zásadní vliv“ souhlasíme.
- i) Termín výluky je definován v zadávacích podmínkách. Zábradelní prefabrikáty požadujeme mít vyrobené před výlukou. Další podrobnosti viz odpovědi 3) a g) výše.
- j) V zadání je stanovena orientační délka říms (20m). V průběhu paralelně probíhajících projekčních prací byla délka říms na předmětném mostě v km 1,421 upřesněna a je drobně vyšší - **zhruba 23,9m a 24,6m** (každá římsa je jinak dlouhá). Protože projekční práce nejsou dosud ukončeny je nutné v nabídkové ceně této zakázky zohlednit případnou další nejistotu, která vyplýne z finální konkretizace celého řešení. Tuto nejistotu ve výši cca 10 % je třeba zahrnout do nabídkové ceny. Pokud by z nějakého neznámého důvodu musel být referenční most jiný, než v zadání předpokládaný most v km 1,421 budou možná řešení posuzována dle pravidel vyplývajících ze ZZVZ (zejména § 222). Pod čarou podotýkáme, že s ohledem na obtíže při hledání vhodného mostu lze předpokládat spíše ukončení vývoje zábradelního

prefabrikátu, než výběr mostu jiného. Vše s celospolečensky neblahým dopadem do termínů zahájení prací na VRT.

k) Ano, přesně tak.

### **Závěr**

S ohledem na výše uvedené vysvětlení a doplnění zadávacích podmínek přistoupil Zadavatel k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek. Lhůta pro podání žádostí o účast je nově stanovena do **26. 9. 2023 do 9:00** hodin.

.....  
**Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.**  
ředitel odboru traťového hospodářství