

Shrnutí podstatných informací, které byly obsahem předběžné tržní konzultace

Společně se zápisem o průběhu předběžné tržní konzultace tvoří tento dokument přílohu č. 17 Zadávací dokumentace.

- Byla diskutována otázka, jak zadavatel zajistí, aby byl dodavatel ERTMS nezávislý na současných řešeních, přičemž zadavatel. V návaznosti na tuto diskusi bylo upřesněno technické řešení obsažené v zjednodušenou dokumentaci ve stadiu 2.
- Byla diskutována strategie, jak propojit německé systémy – předání ERTMS a odpovědnost za vedení této spolupráce, která je na straně zadavatele.
- Dále bylo diskutováno, jak by měla být trať integrována do národního dispečerského centra, a zda zadavatel převezme odpovědnost za vedení tohoto rozhraní. V návaznosti na tuto diskusi bylo upřesněno technické řešení obsažené v zjednodušenou dokumentaci ve stadiu 2.
- Zadavatel zvažoval i takové řešení, kdy by nedošlo k demolici všech staničních zařízení. Zadavatel preferuje variantu se zachováním stávajících stavědel v Lovosicích a Děčíně. V případě, že bez výměny i těchto dvou stavědel nebude možné dosáhnout klíčových parametrů, připouští se jejich výměna. Uchazeč není zodpovědný za RAMS parametry ani náklady životního cyklu (LCC) v případě zachovaných stavědel. Následně však došlo k upřesnění technického řešení ve zjednodušené dokumentaci ve stadiu 2, a byl doplněn požadavek na výměnu všech SZZ.
- Na trati nejsou vypořádány pozemky tak, aby stavba ETCS nevyžadovala vstup na cizí pozemky. Stavba není zařazena do staveb ve veřejném zájmu, takže se předpokládá jednání s vlastníky, územní řízení a stavební povolení. V předchozích zpracováních dokumentací již bylo provedeno i nastavení projednání této stavby s Drážním úřadem. Předpokládá se, že projednání a případné i termínové dopady budou potom řešeny tak, jak budou vyplývat z jednotlivých stupňů přípravy či realizace, tak jak je to nastaveno i v rámci jiných projektů, tzn. dle uzavřené smlouvy o dílo. Je věcí dodavatele, aby tyto náležitosti zhodnotil v návrhu technického řešení i ocenění případných rizik. Předpokládá se prioritně návrh takového technického řešení, které nebude vyžadovat umístění technologických objektů na pozemcích s nevypořádanou pozemkovou zátěží.
- Shrnutí pozice projektanta v rámci D+B, projektant zajišťuje veškeré pozemky, kompletní inženýrskou činnost, včetně ÚR, SP, plánu výlukové činnosti, případné EIA a dalších, např. nových stožárů BTS, které budou pravděpodobně podléhat EIA. Toto všechno je odpovědnost dodavatele a projektanta v nepřekročitelných termínech. Dokumentace však nemá řešit EIA ani ÚR. My si v rámci zakázky zanalyzujeme jednotlivé postupy, které je potřeba, aby si daný zhotovitel uvědomil pro projekční část. Jedná se o režim D+B, kdy zhotovitel realizuje jak část projekční, tak část realizační a nese to s sebou určité výhody pro zpracování zakázky, kdy může vznikat synergie mezi jednotlivými postupy.
- Na trati je požadovaný provoz dle pravidel TEN-T pro dlouhé nákladní vlaky. V rámci provozních pravidel máte předepsané prokluzy, resp. předepsané ochranné vzdálenosti. Požadavky na dopravní technologii vyplývají z dopravně technologických podkladů, tzn. i délka vlaků. Z hlediska situování Stop značek ETCS, Lokalizačních značek ETCS, doplňkových návěstních svítilen, je to předmětem stavby, protože je to součástí výměny SSZ, potažmo TZZ. Tzn. v rámci toho bude situování návěstidel s respektováním pravidel pro ETCS, tzn. včetně třeba ochranných drah. Základní provozní pravidla jsou stanovena

v metodickém pokynu SŽ D1/MP2 Základní principy pro organizování a řízení provozu na tratích s výhradním provozem ETCS. Základní pokyny pro návrh technického provedení jsou uvedeny v metodickém pokynu SŽ TSI CCS/MP1 Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro trať s výhradním provozem ETCS.

- V DOK (dlouhodobá omezení kapacity) na roky 2023 a 2024, zpracovávaných a projednávaných na základě odst. 8), přílohy VII., směrnice 2012/34/EU ve znění pozdějších předpisů, nejsou, přes předpokládaný harmonogram dokončení jednotlivých úseků, téměř žádná předpokládaná omezení kapacity v souvislosti s akcí „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy nad Vltavou“ (pouze v DOK pro 2024 možná úsek Ústí n/L – Prackovice s odkazem na zpracovávání projektu). Vzhledem k investiční povaze akce podléhá možnost omezení kapacity dráhy při této stavbě rozhodnutí ÚPDI. Jaký bude postup v případě, že se požadovaná omezení nepodaří projednat.
- Pro účely výběrového řízení se uvažuje s TSI platnými ke dni zveřejnění tendru. Dopady plynoucí z aktualizace TSI budou řešeny smluvním dodatkem: formou vyhrazené změny závazku.
- Bylo dále diskutováno, zda není diskriminační, že na uceleném úseku v koridoru je na části státní hranice – Děčín, umožněno německým dopravcům nemít namontován systém ETCS, tudíž jezdit v kombinovaném provozu do Děčína a českým dopravcům je nařízeno tímto mít vybavená vozidla systémem ETCS na úseku Děčín až Kralupy.
- Je možné přehodnotit výhradní provoz v úseku Kralupy n/Vltavou – Děčín hl.n. z pohledu aktuálně prověřovaných možností elektrifikace vybraných tratí, z nichž řada je zaústěna do žst. v dotčeném úseku a vázat jej na realizaci těchto akcí, protože vzhledem k tlaku na snižování emisí lze předpokládat plnou podporu těchto investic. Elektrifikace bude vyžadovat nová vozidla již vybavenými mobilní částí ETCS, požadavek výhradního provozu však vyžaduje instalaci ETCS do stávající vozidel, kdy plné náklady ponese nutně objednatel, tedy enormně zvyšuje nároky na veřejné rozpočty – nejde o trať, kde by byl předpoklad komerční dopravy. Navíc lze předpokládat, obdobně jako u automobilního průmyslu, omezující faktory kapacit.
- Účastníkům bylo dále sděleno, jaké jsou hlavní sledované výkonové parametry, které mají být dosaženy realizací této stavby.
- S přihlédnutím k plánované optimalizaci infrastruktury pro potřeby ETCS L2, byli účastníci odkázáni na příslušné interní předpisy, které je možné použít při návrhu a zhodnocení návrhu vůči hlavním výkonovým parametrům a brzdým křivkám vlaků provozovaných na této trati.
- Bylo řešeno, jak bude ETCS pracovat s úrovnovými přejezdy. Tato problematika je řešena v zadávací dokumentaci. V dokumentu SŽ TSI CCS MP1 je navrženo, jakým způsobem se řeší vazba PZZ do ETCS.
- Se zjednodušenými návěstidly se uvažuje v železničních stanicích, a i na oddílovém návěstidle (stop značka ETCS) zhruba v polovině traťového úseku. Traťové úseky budou rozděleny na oddíly bez návěstidel za použití lokalizačních značek ETCS a nejvýše jedné stop značky ETCS s doplňkovými návěstními svítilnami.
- Je na výjezdu ze stanice směrem k trati s ETCS požadován nějaký zvláštní ukazatel/aspekt (pro řešení situace, kdy druhý nebo další blok může být obsazen jiným vlakem a vlaky bez ETCS nemohou být vypraveny), s ohledem na možnost řízení při smíšeném provozu (vlaky vybavené a nevybavené OBU jednotkou ETCS). Tato situace je popsána v dokumentu SŽ TSI CCS MP1. Pro vlak nevybavený ETCS je možné rozsvítit přivolávací návěst na odjezdovém návěstidle (Stop značka ETCS s doplňkovými návěstními svítilnami) jen pokud je volný úsek k další Stop značce ETCS.
- Otázka optimalizace. Rozsah prací je popsán v zadávacích podmínkách, jedná se o klasickou optimalizaci infrastruktury z hlediska kolejových úprav, určení postradatelnosti a snesení zařízení (popsáno v rozsahu úrovně ZP), klíčová je pak optimalizace SZZ, TZZ, tak aby byl umožněn výhradní provoz ETCS s benefity ve smyslu toho, co bylo nastíněno v rámci prezentace. Kolejové úpravy však jsou jen v minimálním rozsahu – snesení postradatelného zařízení apod. Nejedná se o komplexní přestavbu kolejiště stanic apod.
- Termín zavedení výhradního provozu je stanoven MD podle NIP. Výhradní provoz v první fázi bude zaveden v úseku Kralupy nad Vltavou (včetně) - Děčín hl. n. (mimo) a na pohraničním úseku Děčín hl. n. (včetně) - Dolní Žleb (včetně) bude zaveden výhradní

provoz na základě pokynu MD dle koordinace se SRN. Otázka k elektrizaci navazujících tratí směřuje mimo základní rámec předběžné tržní konzultace.

- Bylo sděleno, že systém ATO over ETCS bude součástí stavby, a dále že v podmínkách CK MD je, že nebude obnovován národní systém AVV. Investor bude sledovat až do cílového stavu pouze ATO over ETCS. Jednoznačně toto bude řešeno až do cílového stavu.
- Nastavení výhradního provozu, tak jak schválila vláda 13. 9. 2021, bylo řádně projednáno s Ústeckým krajem, a to v pracovní úrovni, pokud se to tedy nedostalo do úrovně vyšší, řekněme politické, to už bohužel neovlivníme. Nastavení termínu a rozsahu bylo s Ústeckým krajem řádně projednáno. Nepovažuje zadavatel za diskriminační nastavení rozsahu, je plně v souladu s EU právem, stejně tak, jako s národním právem z našeho pohledu není diskriminační.
- Zadavatel zvažoval obě varianty, tj. pokud zpracovatel chce všechna stavební díla nahradit, je to možné a pokud některé prvky ze zabezpečovací techniky uzná za vhodné k zachování, tak mohou zůstat, zejména se jedná o Lovosice a Děčín.
- Bylo diskutováno, zda je rok 2026 termín konečný nebo se může posunout a kdo bude zodpovědný za koordinaci a propojení těch následných staveb budoucích, které budou zasahovat do této připravované stavby. Termín je stanoven právními předpisy EU a termín 2026 podle platné legislativy nelze posunout, protože už je jednou posunut po jednání a udělení výjimky ze strany Evropské komise, kdy platný termín je 2023 a EU legislativa dává možnost požádat o posun maximálně o 3 roky, čehož ČR využila. Zhotovitel v rámci podání nabídky musí zvážit rizika s tím spojená, aby byl schopen stavbu dokončit v tomto termínu.
- Zakázka je zadávaná v režimu D+B, tudíž tuto část je třeba vnímat, že případný nebo dodavatel bude spolupracovat i na podstatné části projektové dokumentace, jejíž částí bude i HMG organizace výstavby. Některé z těchto postupů budou procesovány v rámci plnění této zakázky, a to bude mít dopad i do výlukové činnosti a následných termínů realizace. Specifikace stavu provozu byla stanovována dle GVD 2019/2020. Rámcový návrh organizace výstavby je součástí záměru projektu, který bude jedním z podkladů v zadávací dokumentaci.
- Dotaz, zda se zhotovitel musí domluvit se všemi dopravci, kteří operují na té předmětné trati, kteří na trať vyjíždějí, či z ní vyjíždějí nebo jí přejíždějí a zároveň se má domluvit s krajem o tom, jak oni vidí dopravu na této trati v rámci stavby. V rámci běžně zajišťovaných projektů a staveb v rámci sítě je toto běžný proces v rámci projektové přípravy, kdy spolupracuje projektant a investor. A právě s ohledem na to, že tato zakázka je zadávána v režimu D+B, budou některé části vycházet z návrhů zhotovitelů, resp. jejich projektantských partnerů. V tuto chvíli nemůže zadavatel predikovat v jakých časech a v jakém rozsahu je potřeba řešit dopravní omezení, popřípadě výlukovou činnost.
- Byla řešena organizace výstavby. Plán organizace výluk je součástí zadávacích podmínek, detaily jsou na zhotovitele.