

Vyřizuje Ing. Tomáš Konopáč
Mobil +420 727 865 757
E-mail konopac@spravazeleznic.cz

Datum 29. května 2023

Pozvánka k předběžné tržní konzultaci ve věci přípravy zadávacích podmínek na veřejnou zakázku s názvem „Implementace ETCS Regional Beroun - Nižbor“

Vážená paní, vážený pane,

Správa železnic, státní organizace (dále jen „**Zadavatel**“) Vás touto cestou informuje o připravované veřejné zakázce „**Implementace ETCS Regional Beroun – Nižbor**“. Vyhlášení této veřejné zakázky bude předcházet předběžná tržní konzultace (dále jen „**PTK**“), jejímž cílem bude získat relevantní informace pro správné nastavení předmětu plnění, zadávacích podmínek, druhu zadávacího řízení a způsobu hodnocení předložených nabídek.

Účelem připravovaného projektu je pilotní instalace ETCS Regional v podmínkách železniční sítě v ČR, na železniční trati Beroun-Závodí (mimo) – Nižbor, ve Středočeském kraji.

Stavba navazuje na koncepční materiál Ministerstva dopravy „Plán moderního zabezpečení české železnice - Implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS“ a Usnesení vlády ČR z roku 2021, jehož cílem je zajištění realizace systému ETCS na celé železniční síti v ČR do roku 2040 a tím i zásadního kroku ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Předmětem stavby je z technického hlediska realizace vlakového zabezpečovacího systému třídy A, označovaného jako ETCS Regional, konkrétně ve verzi ETCS Level 1 Limited Supervision (dále jen „ETCS L1 LS“), podle souboru specifikací č. 3.6.0. (základní specifikace 3, verze 2), systémové verze 2.1 dle platného TSI CCS.

Tato stavba je pilotním projektem pro záměr dalšího rozvoje ETCS v ČR v podobě rozsáhlého nasazení systémů založených na ETCS L1 (technicky ve variantách ETCS L1 LS a ETCS STOP), které vyžadují zařízení Lineside Electronic Unit (jednotky LEU). Zadavatel uvažuje s nasazením traťové části založených na principech ETCS L1 LS a ETCS STOP na více než 6 000 km tratí, za účelem zvýšení bezpečnosti na uvedených tratích aplikací vlakového zabezpečovacího zařízení dle TSI CCS, neboť tyto tratě dosud nejsou vybaveny žádným vlakovým zabezpečovačem.

Cílem PTK je získání přehledu o současné situaci na trhu, možnostech dodavatelů a ujasnění otázek nezbytných pro chystané výběrové řízení.

PTK je podle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. 2. 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES a podle § 33 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon**“) možností zadavatele předtím, než vyhlásí veřejnou zakázku, přičemž zadavatel má možnost v rámci PTK komunikovat s dodavateli

(případně dalšími relevantními osobami) s cílem připravit zadání veřejné zakázky a informovat hospodářské subjekty (resp. dodavatele) o svých plánech a požadavcích při zadávání veřejných zakázek. Zadavatel přitom může v rámci PTK i zjišťovat možnosti dodavatelů a případně i jejich návrhy řešení.

Forma PTK: ústní prezenční

Způsob konání PTK

Předmětem PTK je projednání témat a otázek obsažených v příloze č. 1 této pozvánky. Zadavatel bude v rámci PTK diskutovat a hledat odpovědi na dotazy uvedené v příloze č. 1 – Soubor dotazů. Zadavatel může rozšířit nebo zúžit okruh témat a s ním související okruh dotazů kdykoliv před konáním PTK i v průběhu samotné PTK.

PTK bude uskutečněna formou jednání, ze kterého je Zadavatel oprávněn pořizovat audiovizuální záznam. Z jednání bude po jeho skončení vyhotoven zápis. Zástupci dodavatelů, kteří se PTK zúčastní, svojí účastí vyjadřují souhlas s pořizováním audiovizuálního záznamu a zápisu. Zadavatel je oprávněn pořizovaný záznam dále využívat pro svou vnitřní potřebu a je oprávněn jej poskytnout osobám, které k tomu budou oprávněny dle právních předpisů.

Dojde-li Zadavatel po skončení prvního kola PTK k závěru, že některá témata zůstávají nadále nejasná, sporná či vyvstane potřeba dalších doplňujících dotazů, vyhradzuje si Zadavatel možnost konání dalšího kola PTK, které může být uskutečněno opět ústní formou, prezenčně nebo on-line, případně písemnou formou. Tento postup může být Zadavatelem opakován, dokud nebudou obdrženy veškeré informace potřebné ke správnému nastavení parametrů předmětné veřejné zakázky. Zadavatel v případných dalších kolech PTK osloví vždy minimálně ty dodavatele, kteří projevíli zájem o PTK v předcházejícím kole.

Jednání je určeno potenciálními dodavateli. Za každého dodavatele se mohou PTK účastnit max. 2 osoby. Volba účastníků se osob je na dodavatelích, avšak Zadavatel doporučuje k dosažení maximální efektivity konaného jednání, aby se za každého dodavatele jednání zúčastnily osoby zastávající pozici: obchodní manažer a vedoucí technik – vývojář senior.

Jednání bude vedeno jako společná konzultace se všemi účastníky. Podmínkou účasti je uvedení svého jména na prezenční listinu účastníků, včetně sdělení osoby (dodavatele), kterou zastupují a sdělení jazyka, v kterém daná osoba je připravena jednat. Zadavatel předpokládá, že jednání bude vedeno dvojjazyčně (v českém a anglickém jazyce).

Předběžná tržní konzultace se bude konat 28. června 2023 od 13:30 hodin, v sídle zadavatele na adrese Dlážděná 1003/7, Praha 1, v místnosti č. 232.

V případě Vašeho zájmu o účast na této PTK potvrďte, prosím, Vaši účast na emailovou adresu:

Konopac@spravazeleznic.cz

a to nejpozději do 19. června 2023.

Dodavatel by v potvrzení účasti (příhlášce) měl uvést minimálně:

- název a sídlo dodavatele;
- IČO dodavatele;
- jména a funkce osob, které se zúčastní jednání;

- jazyk, v kterém je účastník připraven jednat.

Pro bližší informace ohledně konání PTK lze kontaktovat:

Jméno osoby: Ing. Tomáš Konopáč

email: konopac@spravazeleznic.cz

S ohledem na předpokládaný zájem zahraničních dodavatelů o realizaci předmětné veřejné zakázky je tato pozvánka včetně její přílohy vyhotovena v českém a anglickém jazyce. Zadavatel upozorňuje, že v případě rozporného výkladu obou jazykových verzí má přednost verze v českém jazyce. **V rámci jednání, bude-li to dle sděleného zájmu potřebné, zajistí Zadavatel tlumočení do/z anglického jazyka.**

Zadavatel sděluje, že připravovaná veřejná zakázka je plánována k zadání jako veřejná zakázka, zadávaná v otevřeném řízení (§ 56 a násl. Zákona) nebo v jednacím řízení s uveřejněním (§ 60 a násl. Zákona).

Předpokládaný termín zahájení plnění je 4. kvartál roku 2023 a předpokládaný termín předání díla a akceptace je 4. kvartál roku 2024. Tyto termíny se mohou (zejména) v závislosti na výsledcích PTK změnit.

Zadavatel předpokládá celkové náklady na realizaci předmětné veřejné zakázky ve výši maximálně 28 mil. Kč bez DPH (týká se nyní pouze pilotního projektu na trati Beroun-závodí (mimo) – Nižbor; pro další vybavování sítě ETCS L1 LS a ETCS STOP, jak bylo výše uvedeno, očekáváme do budoucna rozsah nákladově řádově výrazně vyšší). Zadavatel upozorňuje, že se jedná o pilotní projekt, který může ovlivnit jeho postup i v budoucích projektech.

Předběžná tržní konzultace nesmí vést k porušení základních zásad Zákona. Průběh i výsledek předběžné tržní konzultace bude zaznamenán výše uvedeným způsobem. Informace z předběžných tržních konzultací užití v zadávacích podmínkách předmětné veřejné zakázky budou v souladu s § 36 odst. 4 Zákona v zadávací dokumentaci výslovně označeny, a budou identifikovány osoby, které se na PTK podílely.

Děkuji za spolupráci.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar
ředitel Odboru přípravy staveb

Přílohy:

Příloha č. 1 – Soubor dotazů

Příloha č. 2 – Implementace ETCS Regional Beroun – Nižbor (Zjednodušená dokumentace ve stadiu 2)

Příloha č. 1

Soubor dotazů

Obecně

Máte zájem o realizaci systému ERTMS/ETCS Regional na železniční síti Správy železnic v rámci chystané veřejné zakázky?

Pokud NE, prosíme o uvedení důvodu.

Pokud ANO, tak prosíme o odpovědi na následující dotazy.

Část technická

1. Jakým způsobem předpokládáte řešení vazeb Vámi realizovaných LEU na stávající provozovaná zařízení (zabezpečovací zařízení, diagnostické systémy, provozní aplikace apod.)?
2. Jakým způsobem LEU archivuje veškeré změny stavu vstupů a výstupů, které mohou ovlivnit aktuálně vysílaný telegram?
3. Jak rychle dokáže LEU reagovat na změny provozních a poruchových stavů, aby zajistila korektní vysílaný telegram podle nových provozních podmínek?
4. S jakou přesností je LEU schopna detekovat pomalu kmitavé světlo (svícení je přerušováno 54 kmitů za minutu, s přesností 90 procent, a poměr svícení a nsvícení je 1:1, s přesností 90 procent, a rychle kmitavé světlo (svícení je přerušováno 108 kmitů za minutu, s přesností 90 procent, a poměr svícení a nsvícení je 1:1, s přesností 90 procent)?
5. Je v rámci dodání LEU řešeno zabezpečení objektu nebo skřínky, ve které je LEU umístěna, aby byla chráněna před vniknutím cizích osob?
6. Jak je možné nastavit horní a dolní meze provozního intervalu měřené veličiny a horní a dolní meze mezního intervalu měřené veličiny u všech měřených analogových veličin (např. návěstní obvod)?
7. Plánujete nebo máte již zajištěnou implementaci, některého z rozhraní podle specifikací konsorcia EULYNX?
8. Jakým způsobem bude proveden technický popis všech rozhraní, jejichž stav ovlivňuje vysílané telegramy v předávací dokumentaci, včetně aplikačních a obchodních podmínek pro další použití v síti SZCZ?
9. Jaké jsou možnosti napájecího napětí pro Vámi dodávané LEU?
10. Jaké jsou příslušné tolerance napájecího napětí pro DC 24 V a AC 230 V, pokud je tímto napětím LEU možno napájet?
11. Je LEU dodávána včetně SW a HW potřebného pro stažení a zobrazení konfigurace a archivů LEU? Případně je možné zajistit dodávku tohoto HW a SW?
12. Umožňuje LEU dálkovou diagnostiku, přenášenou pomocí datového připojení (např. pomocí IP protokolu)?
13. Je možná změna konfigurace LEU bez přítomnosti a součinnosti dodavatele?

14. Jaké jsou požadavky na preventivní údržbu LEU?
15. Jakou střední dobu provozu mezi poruchami (MTBF) má LEU?
16. Je LEU schopna snímat stav návěstního nebo reléového obvodu v rozsahu snímání 12V ($\pm 33\%$) a 1,6A (+20 % a $\pm 50\%$ z důvodu nočního režimu), při měření sekundární větve návěstního transformátoru a 230V ($\pm 33\%$) a 0,5A (+20 % a $\pm 50\%$ z důvodu nočního režimu), při měření primární větve návěstního transformátoru?
17. Na jakou dobu zaručujete dostupnost náhradních dílů potřebných pro udržení provozuschopnosti LEU?
18. Jaké jsou přibližné rozměry, nutné pro instalaci LEU?
19. Jaký je maximální počet ovládaných Eurobalíz z jedné LEU?
20. Dovoluje Vaše řešení propojení a předávání informací o stavu zabezpečovacího zařízení mezi jednotlivými LEU, včetně vytvoření závislosti? Pokud ano, jakým způsobem je komunikace implementována, včetně použitého přenosového média?

Část provozuschopnosti

21. Má vaše společnost zájem o poskytování údržby, podpory a upgradů dodávaného řešení ETCS po celou dobu životnosti realizovaného systému? Na jak dlouhé období?
22. Jak navrhujete definovat smluvní nastavení problematiky pro řešení změn infrastruktury, které mají za následek nutnost úprav zabezpečovacího zařízení a ETCS, během výstavby, během záruční doby a po jejím ukončení?
23. Považujete za standardní přístup požadovat upgrade dodávaného systému po dobu jeho životního cyklu, s ohledem na budoucí infrastrukturní stavby (např. změna dopravního programu železničních stanic, atd.) Prosíme, odůvodněte.
24. Je Vaše společnost ochotna poskytnout potřebný HW a SW ke změně konfigurace LEU jednotek včetně zajištění proškolení udržujících zaměstnanců a nastavení vnitřních procesů pro účely změny konfigurace bez součinnosti dodavatele?
25. Jak navrhujete řešit otázku upgradu zařízení, upgradu SW, v případě ETCS i otázku upgradu SW kvůli přechodu na novější verze specifikací po realizaci projektu?
26. Měla by Vaše společnost zájem o dodávky LEU v rámci dlouhodobé rámcové smlouvy? V případě, že ano, tak po jakou dobu a v jakých ročních objemech? Zadavatel předpokládá dodávky cca 20 ks LEU ročně.

- Konec dokumentu -