



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -  
Naše zn.: 6256/2014/SSZ-ÚE

Vyřizuje: Helena Baštlářová

Telefon: 972 524 081  
Mobil: 724 129 033  
E-mail: baslarova@szdc.cz

Datum: 05.05.2014

dle rozdělovníku

### **„Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN, 1. stavba - I. etapa“ Dodatečné informace č. 8 – odpovědi na zaslané dotazy dodavatelů**

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a s odvoláním na znění článku 6 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na zaslané dotazy dodavatelů takto:

#### **Dotaz č. 1:**

Díl 2 – Technické podmínky, Příloha č. 2 Zvláštní technické podmínky bod 3.7: Zadavatel určuje požadované traťové zabezpečovací zařízení 3. Kategorie německé výroby. Tážeme se, zdali je možno použít výrobek vlastní nebo výrobek od jiného než německého výrobce. Dále se v zadávací dokumentaci uvádí, že by se mělo jednat o stejný typ jako na trati Česká Kubice – Fürt, přičemž na této trati se předpokládá nasazení zabezpečovacího zařízení od firmy Bombardier nikoliv Thales, jako je zmíněno v předmětné zadávací dokumentaci. Je si zadavatel vědom této skutečnosti? Upraví zadavatel výkazy výměr v kontextu své odpovědi?

#### **Odpověď:**

Zadavatel doporučuje TZZ 3. kategorie německé výroby, zavedené a schválené pro provoz na DB Netz, na základě předcházejících jednání s německou stranou. Zadavatel konzultoval tuto záležitost s odbornou službou na GR SZDC s tím, že certifikační problematika zavedení takového zařízení u celostátních drah České republiky je řešitelná podle vnitropodnikové směrnice SZDC č. 34/2007 bez větších problémů.

Zadavatel se nebrání použití jiných vhodných technologií, avšak požaduje, aby si zhotovitel zajistil certifikaci použité technologie pro použití na drahách obou provozovatelů drah. Současně upozorňuje na skutečnost, že stávající stav provozovaného TZZ není z hlediska certifikace uspokojivě vyřešen na německé straně a jeho provozování za stávajících podmínek je ohroženo. Dále upozorňuje, že je třeba vzít v úvahu jiné postupy při zajišťování konkurenčního prostředí mezi výrobci těchto technologií na německé straně v porovnání s českou stranou.

Zadavatel netrvá na tom, že řešení musí být stejné, jako v České Kubici, kde tato technologie dle našich informací ještě provozována není a problém v této lokalitě není dosud dořešen.

V kontextu s předcházejícími informacemi nevidí zadavatel důvod upravovat výkazy výměr.

#### **Dotaz č. 2:**

V zadávací dokumentaci se požaduje, aby nově nasazené traťové zařízení Cheb – Schirnding bylo schváleno, jak pro použití na SZDC s.o., tak u německého provozovatele drah. Předpokládáme, že zadavatel zajistí účinnou formu spolupráce a podpory jak u DB, tak u výrobce TZZ pro zavedení a schválení zařízení dle směrnice č. 34. Dále předpokládáme, že náklady na schválení na straně DB nejsou předmětem této stavby. Rovněž předpokládáme, že řádné ukončení díla není podmíněno schválením zařízení do konce stavby. Žádáme zadavatele o potvrzení těchto předpokladů.

**Odpověď:**

Na tento dotaz již bylo částečně odpovězeno v předcházející odpovědi. Na německé straně se neřídí českou vnitropodnikovou směrnicí č. 34/2007. Z jednání s německou stranou vyplývá, že certifikace pro provoz na železniční síti DB Netz je nejen technicky náročný proces, ale jedná se o proces zdoluhavý a finančně náročný. Náklady na certifikaci by v uvedeném případě hradil zhotovitel stavby či dodavatel technologie mimo rámec zadávané stavby, neboť by mohl takto certifikovaný výrobek uplatnit komerčně i pro jiné případy a je pouze na něm, jak si z kalkuluje případnou ekonomickou návratnost tohoto počínu.

Stavba může být ukončena až po ukončení zkušebního provozu. Předpokládáme, že Drážní úřad ukončí zkušební provoz v situaci, kdy bude jasné, že certifikaci nově vybudovaného zařízení pro provoz na českých celostátních drahách již nic nebrání. Dále předpokládáme účinnou spolupráci německé strany a českého zhotovitele stavby při zajišťování této certifikace, která dle vyjádření O 14 SŽDC by neměla být problematická. Německá strana deklarovala, že má o realizaci TZZ mezi Chebem a Schirndingem zájem s ohledem na připravovanou stavbu v úseku od státní hranice do žst Marktredwitz.

**Dotaz č. 3:**

V zadávací dokumentaci je řešena repase stávajícího zařízení a rovněž výstavba nového traťového zabezpečovacího zařízení v rámci naznačené etapizace. Lze předpokládat, že v případě, že nebude nové zařízení splňovat požadavky například z hlediska reálných časových termínů dodání v návaznosti na požadované termíny stavby, lze stavbu řádně ukončit repasí stávajícího zařízení? Dále se ptáme, zdali naznačenou etapizaci stavby lze chápat takovým způsobem, že nové TZZ by mohlo být realizováno až v rámci návazné stavby obsahující dodávku a montáž nového elektronického stavědla do žst. Cheb?

**Odpověď:**

Zadavatel předpokládá, že po ukončeném výběrovém řízení na zhotovitele stavby bude svoláno jednání s německou stranou za účasti vybraného zhotovitele, na kterém budou dořešeny otázky, které pokládáte a které představují necelá 2 % náplně stavby. Podle přístupu německé strany k této problematice a podle poskytnutých záruk z německé strany bude o způsobu dokončení stavby na české straně v oblasti TZZ rozhodnuto následně po zvážení všech okolností v širším okruhu odborníků včetně odborníků zhotovitele. Zadavatel upřednostňuje realizaci TZZ 3. kategorie před repasí stávajícího TZZ.

Vybraný zhotovitel zajistí následně dopracování souhrnného projektového řešení.

V žst Cheb bylo v programu PHARE vybudováno v minulých letech nové RZZ a není pravděpodobné, že by bylo v blízké době demontováno a vyměněno za elektronické stavědlo.

**Dotaz č. 4:**

Ve stavbě se požaduje použití magnetů PZB pro systém vlakového zabezpečovače provozovaného na síti DB. Podle našich informací nejsou však magnety PZB typově zavedené/schválené na tratích SŽDC s.o. Předpokládáme, že jejich instalace a uvedení do provozu dle pravidel DB bude zajištěno zadavatelem. Žádáme zadavatele o potvrzení tohoto předpokladu.

**Odpověď:**

V případě instalace zařízení pro automatické zastavení vlaku před návěstidlem, ukazujícím návěst „stůj“, bude zadavatel postupovat stejně jako v případě vybudování nového TZZ. Předpokládá se spolupráce vybraného zhotovitele s německou stranou, spolupráce byla přislíbena.

**Dotaz č. 5:**

V případě použití traťového zařízení požadovaného stranou DB lze předpokládat, že toto zařízení není zavedeno v současnosti na síti SŽDC. Předpokládáme, že za jeho zavedení bude odpovídat zadavatel. Souhlasí zadavatel s tímto předpokladem?

**Odpověď:**

Zadavatel předpokládá spolupráci zhotovitele a jeho odborných pracovníků, při zajišťování certifikace dle směrnice č. 34/2007.

**Dotaz č. 6:**

Dle technické zprávy PS 86-21-01 dochází v rámci PS k regeneraci stávajícího zabezpečovacího zařízení v rozsahu pro zajištění spolehlivého chodu zařízení. Dle technické zprávy PS 86-21-01.1 má být v rámci PS vybudováno nové TZZ.

Výkazy výměr „PS 89-21-01 Úpravy traťového zabezpečovacího zařízení“ a „PS 86-21-01.1 Úpravy traťového zabezpečovacího zařízení“ obsahují stejnou položku „dodávka skříně (stojanu) volné vazby vystrojené – TZZ DB NETZ“ resp. „montáž skříně (stojanu) volné vazby vystrojené – TZZ DB NETZ“. U obou případů se dle technické specifikace položky předpokládá dodání resp. Montáž kompletního vnitřního zařízení. Domníváme se, že se jedná o duplicitní položky. Prosíme o vysvětlení či opravu výkazu výměr.

Rovněž prosíme o vysvětlení obdobné duplicity v případě položek „dodávka informačního bodu zařízení avv-mib 6/nebo bodu PZB“ resp. „montáž informačního bodu zařízení avv-mib 6/ nebo bodu PZB“.

**Odpověď:**

Vzhledem k tomu, že se o rozsahu realizace TZZ rozhodne až po jednání zadavatele a vybraného zhotovitele s německou stranou, je nutno ve fázi zpracování nabídky ocenit výkazy výměr pro obě varianty řešení. Tím zůstane zachováno volné konkurenční prostředí pro všechny uchazeče a při realizaci stavby nevznikne potřeba realizovat vícepráce. Podle varianty, která bude vybrána k realizaci, dojde k nenaplnění některých oceněných položek ve výkazu výměr, což se projeví v úsporách investičních nákladů.

**Dotaz č. 7:**

Ve výkazu výměr „PS 86-21-01 Úpravy traťového zabezpečovacího zařízení“ neodpovídají délky některých kabelů (obzvláště u položek č. 6 „dodávka metalického kabelu s metalickým stíněním do 7p“ 1,0 a č. 10 „dodávka metalického kabelu s metalickým stíněním do 30p 1,0“) schématu kabelů v zadávací dokumentaci. Prosíme o vysvětlení či opravu výkazu výměr a přiložení kompletní tabulky kabelů (zadávací dokumentace obsahuje pouze část pro kabely typu CYKY).

**Odpověď:**

Z uváděných hodnot je patrné, že došlo k vynásobení hodnot délky kabelu koeficientem 1,03, který měl zajistit dostatečné kabelové dimenze především pro vytvoření rezerv u mostních objektů při jejich realizaci.

**Dotaz č. 8:**

U PS 86-21-01 se vyskytuje stejná položka dvakrát, jedná se o položky č. 143 a č. 144 „Ochranná opatření – jednokolejná trať s trakcí“, dále o položky č. 45 a č. 46 „kabelová trasa ve žlabech 10x10 ve výkopu 0,8 m“. Prosíme o vysvětlení.

**Odpověď:**

Položka č.45 o výměře 1,705km , je chybně nazvaná. Jedná se o kabelovou trasu „kabelová trasa ve žlabech 10x10 ve výkopu 0,5 m“. Jedná se o kabelovou trasu vedenou na náspu trati ve štěrkovém loži.

**Dotaz č. 9:**

PS 86-22-03.1 Cheb-státní hranice, přenosové a sdělovací zařízení: V soupisu prací tohoto PS je v položce 1 dodávek uveden jeden kus zařízení, ale v položce 19 montáží jsou uvedeny kusy čtyři. Vzhledem k výši

nákladů na montáž tohoto zařízení požadujeme vyjasnit, zda nemá být položka 19 naceněna pro jeden kus, nebo zda montáž nacenit v sekci „Dodávky a nosný materiál“ jako u zařízení, jejichž montáž není v sekci „Montáže“ uvedena vůbec.

**Odpověď:**

V položce č. 1 je uvedeno správné množství. U položky č. 19 je uvedeno nesprávné množství. Správně má být počet 1 kus.

Upravený PS 86-22-03.1 je připojen v příloze těchto „Dodatečných informací“.

**Dotaz č. 10:**

SO 86-35-01

V předložené projektové dokumentaci k trakčnímu vedení jsme nenalezli detailní výkresy tvaru a výztuže základů podpěr trakčního vedení.

Žádáme zadavatele o doplnění těchto výkresů.

**Odpověď:**

Základy jsou navrženy (jak je popsáno v TZ, kap. 3.2) základní řady (hloubené), rozšířené o svorníkové provedení podle typového podkladu „Základy hloubené“ (SUDOP PRAHA, ad, zpracováno v roce 2004).

Příloha je připojena v těchto „Dodatečných informacích“.

**Dotaz č. 11:**

V *Dodatečných informacích* č. 5, *Dotaz č. 1* je uvedeno, že má uchazeč do nabídky uvést mj. požadavky na krátkodobé výluky. V POV však s krátkodobými výlukami uvažováno není, i když by byly pro určité profese jistě vhodné (výstavba trakčních podpěr před zahájením nepřetržité výluky, popř. krátkodobé výluky pro dokončovací práce po skončení nepřetržité výluky atd.).

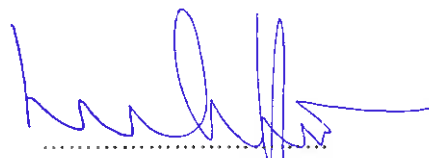
**S jakým maximálním počtem a délkou krátkodobých výluk poskytnutých zadavatelem (jednak před zahájením, a také po ukončení nepřetržité 100 denní výluky) může tedy zadavatel při zpracování nabídky počítat?**

**Odpověď:**

Projekt POV je navržen tak, že se v předpokládané 100 denní nepřetržité výluce provedou všechny práce na trati, které výlukou vyžadují. Pokud uchazeč při zpracování nabídky zjistí, že není schopen všechny požadované práce v této výluce provést, a to ani ve vlakových přestávkách, uvede toto v nabídce spolu s kvantifikací požadavků na krátkodobé výluky. Zadavatel tyto požadavky vyhodnotí. Upozorňujeme uchazeče, že je možno využít také noční výluky provozu v době od 22:00 do 04:00 hodin.

Přílohy:

- upravený soubor: PS 86-22-03.1
- příloha k odpovědi č. 10



Ing. Lubor Hruběš  
ředitel

Stavební správa západ  
na základě „Pověření“ č. 1605  
ze dne 13.06.2013