



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: Bez zn.
Ze dne: -

Naše zn.: 1079/2015/SSZ-ÚE
Vyřizuje: Ing. Michael Dobrý
Telefon: 972 244 623
Mobil: 727 876 075
E-mail: dobry@szdc.cz

Dle rozdělovníku

„Diagnostika jedoucích železničních vozidel“

Dodatečné informace - Dodatek č.7

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

Dotaz č.10:

Žádáme o přesný harmonogram všech realizovaných staveb pro potřeby zajištění Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami a následného vytvoření Harmonogramu postupu prací dle bodu 3.10 Smlouvy o dílo na ZHOTOVENÍ PROJEKTU a STAVBY, Název zakázky: „Diagnostika jedoucích železničních vozidel“.

Odpověď na dotaz č.10:

V příloze č. 1 jsou uvedeny předpokládané termíny realizace staveb, se kterými bude zajištěna koordinace.

Dotaz č.11:

Na základě Odpovědi na Dotaz č. 3 (v Dodatečné informace - Dodatek č. 2) žádáme o dodání funkční specifikace zařízení typu ASDEK/GM/PHOENIX se softwarem Dziobak verze 3.0.3.32, a to jak samotného ASDEK/GM/PHOENIX, tak softwaru Dziobak verze 3.0.3.32. S ohledem na tuto skutečnost žádáme o prodloužení termínu odevzdání nabídky alespoň o 14 kalendářních dní, neboť se jedná o zásadní zásah do námi zamýšlené technologie do naší nabídky.

Odpověď na dotaz č.11:

Jak jsme již uvedli v odpovědi na dotaz č.3, jedná se u stavby č.4 o doplnění dané lokality o indikátor plochých kol (IPK). IPK bude dodáno jako **samostatné** zařízení (Zadavatel nepožaduje začlenění do stávajícího systému ASDEK/GM/GH/PHOENIX) s využitím místa ve stávajícím technologickém domku, napájení a připojení do datové sítě SZDC.

U stavby č.20 se jedná o doplnění dané lokality o indikátor horkých brzd a obručí (IHO) a indikátor plochých kol (IPK). IHO a IPK bude dodáno jako **samostatné** zařízení (Zadavatel nepožaduje začlenění do stávajícího systému ASDEK/GM/PHOENIX) s využitím místa ve stávajícím technologickém domku, napájení a připojení do datové sítě SZDC.

Pokud uchazeč bude chtít začlenit IHO a IPK do systému ASDEK/GM/PHOENIX nebo ASDEK/GM/GH/PHOENIX, musí si funkční specifikace systému ASDEK/GM/PHOENIX nebo ASDEK/GM/GH/PHOENIX a software Dziobak verze 3.0.3.32 zajistit u výrobce zařízení.

Dotaz č.12:

S odkazem na zmínku v zadávací dokumentaci o budoucí instalaci systému PMS v předemných lokalitách Vás žádáme o upřesnění specifikace vnitřního uspořádání technologického domku, a to s ohledem na efektivní hospodaření se svěřenými finančními prostředky v zamýšlené navazující technologické výstavbě.

Odpověď na dotaz č.12:

Vnitřní uspořádání technologického domku bude závislé na navržené technologii uchazečem, v přípravné dokumentaci je ve vybraných lokalitách počítáno s prostorovou rezervou pro technologii PMS. Předpokládá se, že technologie PMS bude umístěna do jedné 19" RACK skříně.

Dotaz č.13:

Jak se má chovat systém při řešení výpadku lokální konektivity? Jakým způsobem administrovat data v případě výpadku konektivity? Jak je řešena záložní konektivita?

Odpověď na dotaz č.13:

Při výpadku lokální konektivity se data budou ukládat na lokální úložiště a po obnovení konektivity se data předají na stanoviště obsluhy (vyhodnocovací pracoviště). Záložní konektivita není řešena, po výpadku lokální konektivity ihned nastupuje servisní organizace k odstranění závady.

Dotaz č.14:

Jaká je maximální doba na odeslání dat do Řídicího systému diagnostiky?

Odpověď na dotaz č.14:

Maximální doba na odeslání dat ze stanoviště obsluhy (vyhodnocovacího pracoviště) v lokalitách instalace indikátorů do databázového serveru TDS řídicího systému diagnostiky vozidel je jedna minuta.

Dotaz č.15:

Jak má probíhat datová výměna mezi technologií Diagnostiky jedoucích silničních vozidel a Řídicího systému diagnostiky vozidel; tj. typ datové výměny (xml, csv, sql apod).

Z důvodu kompatibility je též nutné znát strukturu datového souboru a požadavky na přenos souborů (např. snímky z termokamer).

Odpověď na dotaz č.15:

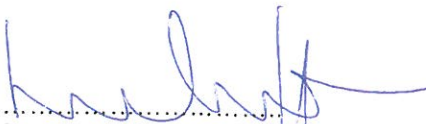
Jak bude probíhat datová výměna mezi technologií diagnostiky jedoucích železničních vozidel a řídicím systémem diagnostiky vozidel bude záležet na navržené technologii uchazečem, datová výměna mezi technologickým a dohledovým systémem a provozně-operativním systémem řídicího systému diagnostiky vozidel bude probíhat ve formátu XML, struktura datového souboru je uvedena v příloze číslo 2.

Systém PMS (snímky z termokamer) bude ve vybraných lokalitách nasazen později, pro technologii PMS se počítá s prostorovou rezervou v technologickém domku.

Přílohy:

- 1) Předpokládané termíny realizace staveb, se kterými bude zajištěna koordinace
- 2) Struktura datového souboru

V Praze dne 22. 1. 2015


Ing. Lubor Hrubeš
ředitel Stavební správy západ
na základě pověření č.1605
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace



Příloha č.1:

Bude zajištěna koordinace s níže uvedenými stavbami:

- a) **ETCS - I. koridor úsek státní hranice Německo - Dolní Žleb - Praha - Libeň – Kolín**
předpoklad realizace 2017-2019
- b) **ETCS - I. koridor úsek Kolín - Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko**
v realizaci, předpoklad dokončení 03/2016
- c) **Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly**
v realizaci, předpoklad dokončení 04/2016
- d) **Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS, včetně DOZ, v úseku Kralupy na Vltavou – Děčín – st. hr. SRN**
připravuje se zahájení přípravy
- e) **Optimalizace tratě Praha Holešovice - Praha Bubeneč**
před dokončením
- f) **Úpravy zab. zař. pro ETCS v úseku Praha – Kolín;**
v realizaci, předpoklad dokončení 06/2016
- g) **CDP Praha (výstavba centrálního dispečerského pracoviště);**
v realizaci, předpoklad dokončení 08/2015
- h) **Kontrolně analytické centrum řízení dopravy;**
předpoklad realizace do 12/2015
- i) **GSM-R uzel Praha (Beroun-Praha-Benešov);**
v realizaci, předpoklad dokončení 09/2015
- j) **GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno;**
v realizaci, předpoklad dokončení 02/2016
- k) **Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice**
předpoklad realizace 02/2015-03/2016
- l) **DOZ Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo)**
předpoklad realizace 01/2015-02/2016
- m) **DOZ Česká Třebová (včetně odb. Zádulka) – Kolín (včetně);**
předpoklad realizace 01/2015-02/2016
- n) **DOZ Horní Dvořiště st. hranice – Č. Budějovice – Praha Uhřetěves (mimo), 1. etapa – úsek Olbramovice (včetně) – Praha Uhřetěves (mimo);**
předpoklad realizace 01/2015-02/2016
- o) **DOZ Břeclav – Brno**
v realizaci, předpoklad dokončení 06/2015
- p) **Optimalizace trati Český Těšín - Dětmarovice, část v km 332,200 - 333,076**
předpoklad realizace 05/2015-2016
- q) **Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice - Brno-Královo Pole**
předpoklad realizace 03/2015-11/2015
- r) **Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Královo Pole – Kuřim**
předpoklad realizace 03/2015-11/2015
- s) **Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou**
v realizaci, předpoklad dokončení 09/2015

Příloha č.2:

Technologický a dohledový systém předá do provozně-operativního systému v jedné datové zprávě ve formátu XML následující údaje:

- Jednoznačný identifikátor průjezdu vlaku přes indikátor
- Identifikace lokality (identifikace dvou sousedních dopravních bodů), ve které je umístěn indikátor
- Datum a čas průjezdu vlaku přes indikátor
- Počet náprav vlaku, který přešel přes daný indikátor
- Rychlost vlaku, která byla zjištěna na indikátoru; jednotka km/h
- Délka vlaku, která byla zjištěna na indikátoru (jako délka mezi 1. a poslední nápravou vlaku); jednotka m
- Hmotnost vlaku (všechna hnací a tažená vozidla), která byla zjištěna na indikátoru; jednotka t; (údaj o hmotnosti vlaku je pouze orientační údaj, indikátor není kalibrován)

Provozně-operativní systém předá na základě dat zaslaných výše do TDS v on-line režimu v jedné datové zprávě ve formátu XML následující údaje:

- Jednoznačný identifikátor průjezdu vlaku přes indikátor
- Číslo vlaku platné pro danou lokalitu, ve které je umístěn indikátor
- Identifikace obchodního případu (objekt TR)
- Identifikace žádosti (objekt PR)
- Identifikace trasy (objekt PA) platné pro danou lokalitu, ve které je umístěn indikátor
- Odpovědný dopravce na vlaku platný pro danou lokalitu, ve které je umístěn indikátor
 - číslo společnosti, kódování dle 920-1 (RICS)
 - jméno společnosti
- Aktuální informace o parametrech vlaku platné pro danou lokalitu, ve které je umístěn indikátor
 - všechna činná hnací vozidla (násobná položka)
 - 12timístné číslo vozidla
 - číslo udávající pozici vozidla na vlaku
 - počet náprav vozidla
 - vozy, popř. nečinná hnací vozidla (násobná položka)
 - 12timístné číslo vozidla
 - číslo udávající pozici vozidla na vlaku
 - počet náprav vozidla
 - Počet náprav na vlaku platné pro danou lokalitu, ve které je umístěn indikátor
 - Hmotnost vlaku platné pro danou lokalitu, ve které je umístěn indikátor; jednotka t
- Trasu vlaku (z důvodu rozpoznání, kterým směrem vlak jede) včetně časových údajů z jednotlivých dopravních bodů z důvodu vyhodnocení trendu primárních dat
- Informace o úspěšném nebo neúspěšném nalezení vlaku v provozně-operativním systému, který vyhovuje vstupním parametrům

Výše uvedená data získaná z provozně-operativního systému uloží technologický a dohledový systém do databáze. Dále se provede záznam do databáze TDS o provedené akci importu dat.