



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE:

NAŠE ZN. (č.j.): **S 15104/2015-O8**

POČ. LISTŮ: 2

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

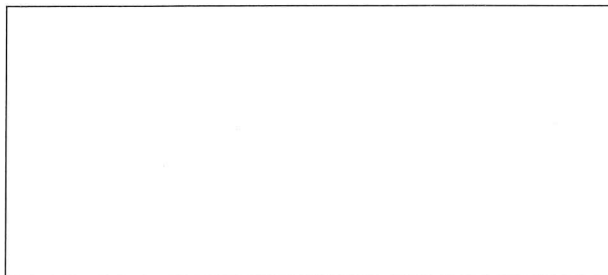
VYŘIZUJE: Bc. Aleš Vodák

TEL.: 972 235 449

FAX:

E-MAIL: vodaka@szdc.cz

DATUM: **10 -04- 2015**



Věc: Odpověď na žádost o dodatečnou informaci

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 709 94 234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město (dále jen „zadavatel“) obdržela dne 7. 4. 2015 následující žádost o dodatečnou informaci k nadlimitní veřejné zakázce sektorového zadavatele – „**Nákup 3 ks speciálních hnacích vozidel pro kontrolu, údržbu a opravu trakčního vedení**“ pod č. j. **S 4361/2015-O8, ev. č. 509012.**

Dotaz uchazeče:

„Z podkladů Kvalifikační dokumentace pro veřejnou zakázku „Nákup 3 ks speciálních drážních vozidel pro kontrolu, údržbu a opravu trakčního vedení“ a Přílohy č.1 Technická specifikace speciálního hnacích vozidla nezávislé trakce pro kontrolu, údržbu a opravu trakčního vedení, vyplývá, že obstaravatel požaduje přenos výkonu – hydraulický (hydromechanický, hydrodynamický, hydrostatický, nebo jejich kombinaci). Z ostatních technických parametrů pro výrobu těchto vozidel je jednotně určeno kde, na jaký účel a využití se tyto vozidla budou používat (rozchod, technické vybavení, zabezpečovací a komunikační technologie a podobně).

Podmínka přenosu výkonu – „hydraulický“, se podle našeho názoru, jeví tato podmínka jako diskriminační, je omezující vůči potencionálním dodavatelům k možnosti dodávání těchto vozidel s jiným přenosem trakčního výkonu. Vozidla budou sloužit pro kontrolu, údržbu a opravu trakčního vedení a přenos výkonu nemá zásadní vliv na účel a trakční vlastnosti těchto speciálních vozidel, naopak hydraulické pohony se z hlediska ekologického, údržbového a z hlediska účinnosti přenosu výkonu v celém rozsahu trakčního režimu jeví pro potřeby obstaravatele (provozovatele) jako méně výhodné.

V dalším bodu technické specifikace je uváděno, že vozidlo může mít uspořádání náprav typu Bó-Bó, což plnohodnotně umožňuje především diesel-elektrický přenos výkonu s individuálním pohonem na každé nápravě a toto uspořádání pohonu náprav při přenosu výkonu hydraulickém je omezeno jen na pohon hydrostatický.

Z tohoto důvodu, je tedy možné použít diesel-elektrický přenos výkonu pro výrobu těchto vozidel s nápravovou formulí Bó-Bó v souladu se zadávací dokumentací?“

Odpověď zadavatele na dotaz:

V zadávací dokumentaci zadavatel uvedl následující požadavek:

- přenos výkonu – hydraulický (hydromechanický, hydrodynamický, hydrostatický, nebo jejich kombinace)
- uspořádání náprav B' o B' o , B' B' nebo 2' B'

Důvody požadavku:

- snadná regulace rychlosti – požadavek plynulé regulace v pracovní rychlosti 0 – 5 km/h
- nízká hmotnost hydraulických komponent
- minimální údržba
- vysoká spolehlivost
- vysoká klimatická odolnost – naprostá odolnost proti vlhkosti (voda, sníh, vzdušná vlhkost), prachu, atd
- vozidlo je určeno pro rychlé zásahy při poruchách trakčního vedení za každého počasí i po delším stání venku – požadavek vysoké spolehlivosti a vyloučení navlhnutí trakčních motorů
- požadavek vychází i ze zkušeností s bezproblémovým používáním hydraulických přenosů výkonu u strojů v traťovém hospodářství
- uspořádání náprav B' o B' o , B' B' nebo 2' B' dává zhotoviteli možnost použít jednu z možných variant, přičemž žádná nevylučuje použití hydraulického přenosu výkonu.

Použití diesel-elektrického přenosu výkonu tak s ohledem na výše uvedené není možné, protože by jeho použití bylo v rozporu s požadavky zadávací dokumentace. Uvedený požadavek zadavatel nepovažuje za diskriminační. Hydraulický přenos výkonu je u drážních vozidel běžně používaný.



Ing. Pavel Surý
generální ředitel