

Váš dopis zn. 000/0000
Ze dne 0. 0. 0000
Naše zn. 2228/2020-SŽDC-SSZ-OVZ
Listů/příloh 5/3

Vyřizuje Vladimíra Hlídková
Telefon +420 972 244 810
Mobil +420 724 321 788
E-mail hlidkova@szdc.cz

Datum 7. února 2020

„ETCS Beroun - Plzeň“

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 4

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění a s odvoláním na znění článku č. 7 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace na zhotovení projektové dokumentace a realizace stavby „ETCS Beroun - Plzeň“ zadavatel odpovídá na dotazy následovně:

Dotaz č. 4:

Zadávací dokumentace (dále jen ZD) uvádí v PS 115-31 a PS 115-32 požadavek na přenos informací z diagnostiky závad jedoucích vozidel do RBC pro umožnění vyslání alespoň textové zprávy přímo strojvedoucímu cestou ETCS o závadě na jeho vlaku. Pro tento požadavek neexistuje obecně závazné ani konkrétní zadání zadavatele/provozovatele, proto žádáme o doplnění ZD o konkrétní technické specifikace.

Odpověď č. 4:

V návaznosti na výše uvedený požadavek musí být RBC schopno přijmout informaci ze zařízení pro diagnostiku závad jedoucích vozidel v rozsahu úrovní „Poplach“ a „STOP“ a na příjem dané informace reagovat odesláním textové zprávy dotyčnému vlaku. Z pohledu zařízení o diagnostiku závad se jedná o ta, která jsou dnes již v předmětném úseku v provozu.

Dotaz č. 5:

Ze ZD není zřejmý konkrétní rychlostní profil celého úseku, příp. informace o tom, jaký by se měl v rámci stavby dosáhnout. Žádáme o poskytnutí max. stávajícího a budoucího rychlostního profilu zejména úseku Rokycany – Plzeň s ohledem na požadavek zvýšení traťové rychlosti 200 km/h (viz čl. 4.28 Přílohy k nabídce).

Odpověď č. 5:

Rychlostní profil je dán platnými TTP s tím, že maximální rychlost v úseku Plzeň – Ejpovice je 200km/h (plánovaná) a ve zbylém úseku maximálně 160km/h. Článek 4.28 Přílohy k nabídce se ruší.

Dotaz č. 6:

Vzhledem k tomu, že stávající světelná návěstidla typu AŽD 70 instalovaná na tratích Správy železnic jsou konstruována a schválena pro traťovou rychlost 160 km/h + 10 %, žádáme o informaci, zda máme zahrnout do cenové nabídky této stavby úpravy či výměnu návěstidel za návěstidla vyhovující traťové rychlosti 200 km/h + 10%, a to na úseku dotčeném záměrem zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h (viz čl. 4.28 Přílohy k nabídce).

Odpověď č. 6:

Vzhledem ke zrušení požadavku dle čl. 4.28 Přílohy k nabídce nejsou tyto úpravy požadovaným předmětem plnění

Dotaz č. 7:

S ohledem na rozdělení celého úseku na 3 RBC (viz ZD) se jeví nereálným požadavek dle Přílohy k nabídce, čl. 4.28 Postupné závazné milníky, kterým se požaduje zprovoznění a odzkoušení funkčnosti systému ETCS v úseku Plzeň (mimo) – Rokycany (mimo) pro rychlost 200 km/h v termínu do 15. 12. 2020. Tento termín nelze zajistit s ohledem na fakt, že RBC zabezpečující předmětný úsek je společné pro úsek tratě Beroun (mimo) – Plzeň (mimo), tj. více jak polovinu celého rozsahu stavby.

Další nutnou podmínkou pro smysluplné zprovoznění rychlosti 200 km/h v daném úseku je nutnost předání informací o stavu vjezdových návěstidel ŽST Plzeň, což se standardně provádí cestou HandOveru (HO) mezi RBC Plzeň a RBC Beroun (mimo) – Plzeň (mimo). Z tohoto pohledu by bylo tedy nutné do 15. 12. 2020 zprovoznit jak RBC Beroun (mimo) – Plzeň (mimo), ale i RBC Plzeň, což představuje podstatnou část celé stavby.

Teoretická varianta zajištění postupného milníku by vyžadovala dílčí prostorové a/nebo časové rozdělení rozsahu RBC Beroun (mimo) – Plzeň (mimo) tak, aby se v 1. etapě vybudovalo samostatné RBC pro úsek Rokycany (včetně) – Plzeň (mimo) při současném (typově nestandardním) zahrnutí stavu vjezdových návěstidel ŽST Plzeň přímo do dílčího RBC Rokycany (včetně) – Plzeň (mimo). Tímto způsobem by se pravděpodobně dalo zajistit zprovoznění ETCS L2 na úseku Rokycany (včetně) – Plzeň (mimo) v kratším termínu, nežli zprovoznění ETCS L2 v celém rozsahu zadání stavby.

Výše uvedená teoretická varianta zprovoznění ETCS L2 na úseku Rokycany – Plzeň s traťovou rychlostí 200 km/h by však přinesla negativní konsekvence:

- nutnost realizace atypické vazby vjezdových návěstidel ŽST Plzeň do dílčího RBC Rokycany (včetně) – Plzeň (mimo), a to prostřednictvím SZZ v ŽST Ejovice a její následné odstranění pro definitivní stav
- opakované přezkušování SW SZZ ŽST Plzeň, Ejovice a Rokycany a přilehlých TÚ
- opakované přezkušování RBC Beroun (mimo) – Plzeň (mimo)
- opakovaný proces certifikace pro dílčí a definitivní stav a další.

Výše uvedená realizace teoretické varianty přináší zvýšené náklady na realizaci, přičemž i pro tuto teoretickou variantu je minimální doba na realizaci, s ohledem na definované postupy na tratích Správy železnic, 12 měsíců od podpisu smlouvy o dílo.

Souhlasí zadavatel se způsobem dosažení Postupného závazného milníku dle výše uvedeného návrhu – viz teoretická varianta, a to navzdory zvýšeným nákladům, a to v době do 12 měsíců od podpisu smlouvy o dílo?

Odpověď č. 7:

Požadavek dle Přílohy k nabídce, čl. 4.28 Postupné závazné milníky, se ruší. Současně se ruší i příslušný článek 6.1.5 Zvláštních technických podmínek.

Dotaz č. 8:

Dle ZD, v rámci PS 115-13 Plzeň, RBC se předpokládá zahrnutí ŽST Plzeň-Koterov pod RBC Plzeň.

Jak je koordinována stavba ETCS Beroun – Plzeň se stavbou Uzel Plzeň, 5. stavba Lobzy – Koterov, ve které se předpokládá kompletní rekonstrukce (vč. kolejových úprav a výměnou SZZ) ŽST Plzeň-Koterov?

Má být do RBC Plzeň zahrnuta ŽST Plzeň-Koterov ve stávajícím stavu?

Odpověď č. 8:

Způsob časové a věcné koordinace se stavbou „Uzel Plzeň, 5. stavba Lobzy – Koterov“ bude předmětem projekčních prací v rámci zakázky.

Dotaz č. 9:

V ZD, v rámci PS 115-11 Beroun, RBC, se předpokládá vstup do oblasti ETCS u vjezdových návěstidel ŽST Beroun-Závodí. S postupným rozšiřováním řízených oblastí se předpokládá rozšíření předmětného RBC, např. o úsek Praha-Smíchov – Beroun-Závodí.

V současné době je v úseku Praha-Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun-Závodí vybudované zabezpečovací zařízení III. kategorie dle TNŽ 342620 a je ovládané z CDP Praha.

Máme uvažovat s rozšířením RBC Beroun o úsek Praha-Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun-Závodí již v rámci stavby ETCS Beroun – Plzeň? Rozhodnutí bude mít vliv i na další PS, zejména na PS 115-01 Uzel Beroun, balízy ETCS.

Odpověď č. 9:

Úsek Praha Smíchov – Rudná u Prahy - Beroun Závodí není součástí zadání zapojení do systému ETCS, součástí je pouze příprava na budoucí HandOver.

Dotaz č. 10:

V ZD, v rámci PS 115-12 Beroun – Plzeň, RBC, se předpokládá zajištění vstupu do oblasti ETCS v úseku Rokycany – Mirošov. S postupným rozšiřováním řízených oblastí se předpokládá rozšíření předmětného RBC, např. o úsek Rokycany – Nezvěstice.

V současné době je v úseku Rokycany – Mirošov – Příkosice (včetně) vybudované zabezpečovací zařízení III. kategorie dle TNŽ 342620 a je ovládané z CDP Praha.

Máme uvažovat s rozšířením RBC Beroun (mimo) – Plzeň (mimo) o úsek Rokycany – Mirošov – Příkosice (včetně) již v rámci stavby ETCS Beroun – Plzeň? Rozhodnutí bude mít vliv i na další PS, zejména na PS 115-02 Beroun – Plzeň, balízy ETCS.

Odpověď č. 10:

Úsek Rokycany – Nezvěstice není součástí zadání zapojení do systému ETCS, součástí je pouze příprava na budoucí HandOver.

Dotaz č. 11:

V ZD, části D.1.1 je požadováno vybavit pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) sloučeným reliéfem (JOP s informacemi z RBC), obdobně jako bude provedeno na CDP Praha. Takový požadavek zatím nebyl nikde realizován, proto žádáme o poskytnutí Technických specifikací Správy železnic pro takovou variantu PPV.

Odpověď č. 11:

Pracoviště pohotovostního výpravčího má být v souladu s TS 2/2006 – ZS, druhé vydání (Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků – Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení), článkem 4.4.3, vybaveno nezálohovaným JOP, přičemž je požadováno rozšíření JOPu na sloučený reliéf (JOP s informacemi z RBC) stejným způsobem, jako na reliéfu JOP na CDP.

Dotaz č. 12:

Pro upevnění balíz lze použít montážní sady Vortok Vossloh (uchycení pod svěrkový šroub). Pouze v problematických místech (žebrovaná podkladnice a „nízká kolej“ S49, A (T)), kde použití těchto montážních sad není možné, navrhujeme balízy upevnit pomocí montážních sad Clamp (uchycení za patu kolejnice v mezipražcovém poli).
Je takové řešení přijatelné?

Odpověď č. 12:

Návrh řešení záleží na uchazeči, proti výše uvedenému návrhu zadavatel neshledává námitek.

Dotaz č. 13:

Je skutečně požadováno zapojení 12K v ŽST Beroun do systému ETCS?

Odpověď č. 13:

Kolej 12 v ŽST Beroun se nepožaduje zapojit do systému ETCS.

Dotaz č. 14:

Dle ZTP čl. 4.5.1 je požadováno dodání jednoho programátoru balíz na SSZT, kterou stavba postihuje. Dle PD TZ části D.1 je požadováno dodání 3 ks programátorů balíz. Kolik programátorů balíz je požadováno dodat v této stavbě?

Odpověď č. 14:

Požaduje se dodat 3 ks programátorů balíz.

Dotaz č. 15:

Bere zadavatel na vědomí, že v případě jízdy vozidel IZS v místě tunelů Ejpovice jakkoliv v prostoru mezi kolejnicovými pásy může dojít k poškození balíz, úchytů balíz či obojího?

Odpověď č. 15:

Bohužel, zadavatel si tohoto je vědom. Zásah záchranných složek v tunelu nelze vyloučit. Pokud uchazeč navrhne řešení nedestruktivního uchycení balíz v tunelu, zadavatel toto řešení uvítá.

Dotaz č. 16:

Členění PS a SO do jednotlivých kapitol v rekapitulaci stavby nekoresponduje s členěním do kapitol v požadavcích na výkon a funkci (dále PVF). Např. kapitoly v rekapitulaci označené jako D.1, D.2, E.3.6 jsou v PVF označené jako D.1.1, D.1.2, D.2.3. Žádáme zadavatele o sjednocení označení kapitol mezi PVF a rekapitulací stavby.

Odpověď č. 16:

Opraveno, sjednoceno - přikládáme nový soubor rekapitulace ceny

Sdělení zadavatele:

Vzhledem k tomu, že byly zadavatelem provedeny takové změny zadávací dokumentace, které mohou rozšířit okruh možných účastníků zadávacího řízení, postupuje zadavatele v souladu s ust. § 99 ZZVZ a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 17.02.2020 na den **19.03.2020**, tedy tak, aby činila celou svou původní délku.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 212 odst. 4 zákona, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení. Formulář „F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací“ bude uveřejněn na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz

Změny se týkají těchto ustanovení původního Oznámení o zahájení zadávacího řízení:

IV.2.2) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 21/01/2020 nahrazeno: **19/03/2020** Čas: 9:00

IV.2.7) Podmínky pro otevírání obálek

Datum: 21/01/2020 nahrazeno: **19/03/2020** Čas: 9:00

Zadavatel tímto svým rozhodnutím – provedením úprav – je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivým uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.

Vysvětlení/ změnu/ doplnění zadávací dokumentace včetně příloh zadavatel uveřejňuje na profilu zadavatele na webovém portálu <https://zakazky.szdc.cz/>.

Přílohy:

Zvláštní technické podmínky 07-02-2020

Příloha k nabídce 07-02-2020

Rekapitulace ceny 07-02-2020



Ing. Karel Švejda, MBA
ředitel odboru investičního
na základě pověření č. 2449 z 11.05.2018
Správa železnic, státní organizace