

Váš dopis zn. 000/0000
Ze dne 0. 0. 0000
Naše zn. 3005/2020-SŽDC-SSZ-OVZ
Listů/příloh 9/2

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

Datum 17. února 2020

„ETCS Beroun - Plzeň“

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 5

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 obdržené dotazy následovně:

Dotaz č. 17:

Součástí ZTP v článku 4.2.9 je uvedeno: „Dokumentace posoudí všechna návěstidla v dotčených dopravních dle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejové řešení dopraven“ (dopis č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018) – viz příloha ZTP č. 10 a doporučí pro jednotlivá návěstidla uvolňovací rychlosti, popř. výluky vlakových cest nebo úpravy poloh hlavních návěstidel. Návrh aplikace uvolňovacích rychlostí je obsažen v následující tabulce: “

Dotaz č. 17a:

Opravdu se máme při posouzení návěstidel ve všech dopravních řídit dle těchto zásad (dopis č.j. 20009/2018-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 8.3.2018)? Jedná se o zásady pro návrh kolejových řešení dopraven, podle našeho názoru by se zhotovitel měl řídit „Zásadami pro stanovení rozsahu a výše uvolňovacích rychlostí při nasazení systému ETCS na stávající infrastrukturu“ ze dne 19.9.2018, vaše zn.:47270/2018-SŽDC-GŘ-O14. Výchozím stavem pro tuto stavbu je dokončené kolejové řešení dopraven, úpravy kolejového řešení v dopravních nejsou předmětem této stavby „ETCS Beroun –Plzeň“.

Odpověď č. 17a:

Ano, je potřeba posuzovat podle dopisu 47270/2018-SŽDC-GŘ-O14 (jedná se o dokončené kolejové řešení dopraven).

Dotaz č. 17b:

V uvedeném článku 4.2.9 ZTP je rovněž Tabulka uvolňovacích rychlostí pro úsek ETCS Beroun (mimo) – Plzeň hl. n. (mimo), je tato tabulka závazná a řádně projednaná?

Odpověď č. 17b:

Tabulka je zpracována jako výchozí požadavek zadavatele a slouží jako podklad pro její prověření, projednání a odsouhlasení v rámci projekčních prací v průběhu zakázky.

Dotaz č. 17c:

Podle našeho názoru by měla být tabulka úplná – pro celou stavbu, měla by být tedy doplněna o dopravní ŽST Beroun, ŽST Plzeň, ŽST Beroun Závodí, ŽST Plzeň-Koterov. Existuje někde tabulka uvolňovacích rychlostí i pro tyto dopravní a může ji uchazeč dostat k dispozici?

Odpověď č. 17c:

Přílohou zasíláme dopracovanou tabulku. Součástí projekčních prací v průběhu zakázky bude prověření tabulky s uvolňovacími rychlostmi, její projednání a odsouhlasení.

Dotaz č. 18:

Dle ZTP čl. 4.2.15 „Projektová dokumentace bude obsahovat podrobné posouzení, jaký dopad na užitečné délky staničních kolejí v dotčených železničních stanicích a délku vlaků bude mít zavedení systému ETCS“.

Máme chápat, že v DUR toto není provedeno? Jaký bude další postup v případě, že z projednávání vyplyne požadavek na úpravu kolejového řešení, zřizování dyn. zarážedel, úpravu nástupiště, případně posun návěstidel? Uvedené úpravy by měly vliv na rozsah stavby, rozsah stavebního řízení, případně nové územní řízení a také na náklady a harmonogram stavby.

Odpověď č. 18:

Je nutné nadefinovat vliv uvolňovacích rychlostí na železniční provoz v rozsahu GVD. Řešením by v tom případě byla po dohodě s dopravním technologem především aplikace VCP.

Dotaz č. 19:

V příložené DUR, v technické zprávě (TZ) části D.1 kap. 4.3.2.2, str.28 je uvedeno: „Zvlášť bude kladen důraz na možnost zrychlení v úseku Ejpovice – Plzeň (dosažení rychlosti 200 km/hod). Zároveň budou provedeny SW úpravy a případně umístěny balízy v tomto místě na možnost zajištění funkcionality RV – Reversing – Reverz v případě mimořádnosti v Ejpovickém tunelu.“

Jak máme chápat tuto část TZ? Budeme v rámci stavby měnit traťovou rychlost v uvedeném úseku na 200 km/hod? Připomínáme, že rychlost nad 160 km/hod může být projektována pouze pro výhradní provoz ETCS.

Odpověď č. 19:

Problematika rychlosti 200 km/h byla vyřešena v rámci odpovědi na dřívější dotazy. V rámci realizace je nutné uvažovat s tímto požadavkem a navržením nutnosti doplnění případných balíz v takovém rozsahu, aby reálná křivka vlaku byla co nejbližší předpokládané křivce vlaku, tedy jako příprava rychlostního profilu s 200 km/h na pozdější využití případně pro účely zkušebních jízd.

Dotaz č. 20:

Doposud se při návrhu systému ETCS L2 v situaci, kdy je za zastávkou v blízkosti oddílové návěstidlo AB (cca do 100 m) uplatňuje za jízdy vlaku přechod do módu podle rozhledu „On-sight Mode“ (OS). Vzhledem k tomu, že se v současné době prosazuje nový požadavek na přechod do módu OS až po zastavení vlaku, což je provozně pro tuto situaci velmi nevhodné řešení (v případech, kdy je před vlakem, který přijíždí k nástupišti zastávky, obsazený následující oddíl, musel by vlak blížící se k zastávce nejprve zastavit, po zastavení by byl strojvedoucí mobilní jednotkou vyzván k potvrzení přechodu do módu OS a teprve poté by mohl v OS dojet k nástupišti), objevuje se nově požadavek projektovat využití nenulové uvolňovací rychlosti i u tohoto „blízkého“ oddílového návěstidla AB. Dosavadní způsob řešení přechodu do módu podle rozhledu „On-sight Mode“ (OS) během jízdy se opouští.

Bude tento přístup uplatněn i u této stavby? Podle našeho názoru a dostupných podkladů to bude nutné řešit nejméně v zastávkách Mýto, Cerhovice.

Odpověď č. 20:

Ano, nenulovou RS u oddílových AB návěstidel u zastávek se požaduje uplatnit.

Dotaz č. 21:

V příložené DUR, TZ str. 19 je uvedeno: „ V rámci stavby Uzel Plzeň, 5. stavba, Lobzy - Koterov se bude provádět kompletní rekonstrukce kolejiště v celé oblasti stavby, tj. v ŽST Plzeň-Koterov, v části navazujícího traťového úseku Starý Plzenec – Plzeň-Koterov (spojeno i s částečným zdvoukolejněním) a v celém traťovém úseku Plzeň- Koterov - Plzeň hl.n., obvod Lobzy a to až po krajní výhybku v Lobzech. V prostoru lobežských zhášecích úseků 1KLK, 2KLK bude zřízena nová zastávka Plzeň-Slovany.

V ŽST Plzeň-Koterov se vybuduje nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení, které se dle normy SŽDC TNŽ 34 2620 bude řadit do 3. kategorie. Zařízení bude s ústředním stavěním vlakových i posunových cest. Zařízení bude s plnohodnotnou řídicí a ovládací úrovní. Ovládání zařízení bude v základním stavu zajištěno z CDP Praha. ŽST se nachází na dráze celostátní, proto musí být při návrhu a realizaci nového staničního zabezpečovacího zařízení splněny v celém rozsahu platné TSI“.

S jakým výchozím stavem kolejiště ŽST Plzeň – Koterov se pro stavbu ETCS Beroun – Plzeň uvažuje?

Odpověď č. 21:

Bude uvažováno s realizací systému ETCS společně s dokončováním předmětné stavby.

Dotaz č. 22:

V příložené DUR se v TZ kapitole 4.6.1.4.1 uvádí „V rámci tohoto 4.6.1.1 PS 115-31, Beroun, úpravy v CDP Praha, dojde k rozšíření dispečerského pracoviště o technologii ETCS pro každého dispečera. Technologie ETCS bude integrována do jednotlivých pracovišť JOP a to bez nutnosti zřízení dalšího obslužného prvku jako je monitor, klávesnice myš atd.“, dále se v kapitole 4.6.1.4.3 uvádí „V samostatné místnosti CDP Praha bude zřízeno obslužné pracoviště dispečera ETCS (D-ETCS). Z tohoto pracoviště budou umožněny veškeré zásahy do systému ETCS včetně administrátorských, které budou možné pouze zde na základě patřičného oprávnění, které bude zajištěno prostřednictvím PIK karty. Na tomto pracovišti bude docházet i k zadávání jednotlivých provozních dat do systému ETCS.“, dále „Pracoviště vybudované tímto PS bude tedy zřízeno jak pro konečnou podobu této stavby, a to pro celý úsek Praha Smíchov – Cheb.“

Stavba ETCS Plzeň (mimo) – Cheb (mimo) dle ZTP je již v realizaci a podle našeho názoru bude dokončena před stavbou ETCS Beroun – Plzeň, nemělo být tedy Pracoviště dispečera ETCS (ETCS-D) pro celý úsek Praha Smíchov – Cheb součástí již předcházející stavby, tedy stavby „ETCS Plzeň (mimo) – Cheb (mimo)“? Je požadavek na rozsah Praha Smíchov – Cheb uveden v ZD korektně? Co stavba ETCS Praha Smíchov – Beroun (mimo)?

Odpověď č. 22:

Je tomu tak. Pracoviště ETCS-D bude pro celý úsek Smíchov-Cheb. Stavba „ETCS Plzeň (mimo) – Cheb (mimo)“ je již v realizaci, je toto sice vhodné, ale pokud nebude provedeno, je nutné toto realizovat ve stavbě ETCS Beroun – Plzeň.

Dotaz č. 23:

V příložené DUR se v TZ kapitole 4.6.1.1 uvádí „Sál bude v rámci stavby DOZ, sestaven z jednotlivých typových pracovišť obsahující celý traťový úsek Praha-Vyšehrad (vč) – Praha-

Smíchov – Beroun (vč); Praha-Smíchov (vč) – Rudná u Prahy – Beroun (vč). Z dispečerského pracoviště bude zajišťována pouze obsluha ETCS.

Na jakou stavbu DOZ, v rámci které má být vybudován sál na CDP, se dokumentace odkazuje? V jaké fázi přípravy/realizace tato stavba je?

Odpověď č. 23:

Sál pro úsek Praha – Beroun byl vybaven v rámci stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr“

Dotaz č. 24:

Při studiu ZD stavby ETCS Beroun – Plzeň jsme narazili na podle našeho názoru nekompletní dokladovou část, podle nás chybí mj. vyjádření správců sítí technické infrastruktury, koordinovaná stanoviska k DUR, dokumenty o projednání stavby s vlastníky cizích pozemků, vydané územní rozhodnutí pro nově budované stanice BTS systému GSM-R a nově pokládanou kabelizaci.

Jsou tyto chybějící doklady již k dispozici?

Odpověď č. 24:

Příslušná územní rozhodnutí jsou aktuálně postupně získávána a budou předána vítěznému uchazeči. V příloze předkládáme aktuálně získaná stanoviska z projednání dokumentace pro ÚR.

Dotaz č. 26:

Za účelem řádného ocenění stavby, vzhledem ke složitosti stavby (zhotovení dokumentace pro stavební povolení včetně realizace) a podaným dotazům, žádáme zadavatele o prodloužení termínu pro podání nabídek alespoň o 15 pracovních dnů.

Odpověď č. 26:

Termín pro podání nabídek byl vzhledem ke složitosti stavby a podaným dotazům prodloužen v rámci „Vysvětlení, změn a doplnění č. 4“ o celou původní délku.

Termín pro podání nabídek zadavatel prodlužuje pouze v souladu s § 98 odst. (4).

Dotaz č. 27:

Dotaz se týká žst. Beroun-Závodí.

V TZ zadávací dokumentace je v odst. 4.3.2.1 uvedeno:

„4.3.2.1 PS 115-01, Uzel Beroun, balízy ETCS

Vráž u Berouna – Beroun-Závodí

Ve směru od ŽST Vráž u Berouna budou před vjezdová návěstidla umístěna balízové skupiny.“

...

„ŽST Beroun - Závodí

Z dopravních kolejí budou balízami vybaveny koleje č. 1a, 1, 3, 5.“

Dále se v odst. 4.4.2.1 uvádí:

„4.4.2.1 PS 115-11, Beroun, RBC

Hranici RBC v úseku Hýskov/Vráž u Berouna – Beroun-Závodí budou v této etapě vjezdová návěstidla ŽST Beroun-Závodí. V rámci budoucího doplnění řízené oblasti, bude RBC dodávané v rámci této stavby rozšířeno o další úsek a bude zajišťovat provoz pro oblast Praha Smíchov (mimo) – Beroun.

Hranici mezi řízenou oblastí RBC Beroun a řízenou oblastí RBC Beroun-Plzeň tvoří oddílová návěstidla, která jsou hranicí soustředění TZZ. Tato hranice RBC může být upravena zhotovitelem stavby dle dodávaného RBC a jeho funkcionality. Toto RBC bude řídit dopravu v následujících traťových úsecích

- ŽST Beroun-Závodí
- Beroun-Závodí – Beroun
- ŽST Beroun
- Beroun - Zdice (částečně).

S postupným rozšiřováním řízených oblastí se předpokládá další rozšíření této RBC, např. o úsek

Praha Smíchov (mimo) - Beroun-Závodí a pro toto rozšíření musí být RBC připraveno."

V rámci Vysvětlení zadávací dokumentace č.4 byl zodpovězen dotaz č. 9:

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.

Na základě všech výše uvedených informací není zřejmé, zda žst. Beroun-Závodí má či nemá být součástí této stavby. Žádáme zadavatele o vysvětlení:

- a) Má být žst. Beroun-Závodí začleněno do systému ETCS v rámci této stavby (tedy ETCS Beroun – Plzeň)?

Odpověď č. 27a):

Ano, jak je v dokumentaci uvedeno, Beroun-Závodí je součástí stavby v plném rozsahu.

- b) V závislosti na odpovědi zadavatele k bodu a) se ptáme: Kde se tedy předpokládá vstup do oblasti ETCS ze směru Smíchov (mimo) – Rudná u Prahy?

Odpověď č. 27b):

Jak je v dokumentaci uvedeno, vstup bude u vjezdového návěstidla do ŽST Beroun-Závodí.

Dotaz č. 28:

Dotaz se týká žst. Plzeň-Koterov.

V TZ zadávací dokumentace je na str. 19 uvedeno:

„V rámci stavby Uzel Plzeň, 5. stavba, Lobzy - Koterov se bude provádět kompletní rekonstrukce kolejí v celé oblasti stavby, tj. v ŽST Plzeň-Koterov, v části navazujícího traťového úseku Starý Plzenec – Plzeň-Koterov (spojeno i s částečným zdvoukolejněním) a v celém traťovém úseku Plzeň-Koterov - Plzeň hl.n., obvod Lobzy a to až po krajní výhybku v Lobzech. V prostoru lobežských zhašecích úseků 1KLK, 2KLK bude zřízena nová zastávka Plzeň-Slovany.

V ŽST Plzeň-Koterov se vybuduje nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení, které se dle normy SŽDC TNŽ 34 2620 bude řadit do 3. kategorie. Zařízení bude s ústředním stavěním vlakových i posunových cest. Zařízení bude s plnohodnotnou řídicí a ovládací úrovní. Ovládání zařízení bude

v základním stavu zajištěno z CDP Praha. ŽST se nachází na dráze celostátní, proto musí být při návrhu a realizaci nového staničního zabezpečovacího zařízení splněny v celém rozsahu platné TSI."

Dále TZ na str. 20 uvádí:

„Stavba dopravní infrastruktury, jako je „ETCS Beroun-Plzeň“ nemá významný vliv na území, v němž se nalézají. Stavba navazuje ve svém traťovém úseku na stavby, které svým charakterem a rozsahem částečně řeší i problematiku této stavby.

- „ETCS Plzeň - Cheb“
- „ETCS uzel Praha“
- „DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)“
- „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“
- „Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice“
- „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“ “

Dále TZ na str. 22 uvádí:

„Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“

Hlavní náplní této stavby, je komplexní rekonstrukce ŽST Plzeň Koterov s dostavbou mezistaničního úseku Plzeň Lobzy – Plzeň Koterov. V rámci stavby dochází k výměně SZZ se zapojením do dálkového řízení z CDP Praha.

Stavba je v současnosti ve fázi projektové dokumentace.

Str. 30 uvádí:

„4.3.2.3 PS 115-03, Uzel Plzeň, balízy ETCS

„ŽST Plzeň Koterov

Balízami budou vybaveny všechny dopravní koleje 1, 2, 3, 4, 6a.

Plzeň Koterov – Starý Plzenec

Ve směru od ŽST Starý Plzenec budou před vjezdové návěstidlo umístěny balízové skupiny“

Str. 34 uvádí:

„Na základě předchozích bodů byly určeny následující RBC a jejich pokrytí:

- 1) Beroun-Závodí (včetně) – Beroun (včetně)
- 2) Beroun (mimo) – Plzeň. (mimo)
- 3) Plzeň hl.n. (včetně) – Plzeň-Koterov (včetně)“

Str. 36 uvádí:

„4.4.2.3 PS 115-13, Plzeň, RBC

Hranici mezi řízenou oblastí RBC Beroun-Plzeň a řízenou oblastí RBC Plzeň tvoří oddílová návěstidla, která jsou hranicí soustředění TZZ. Tato hranice RBC může být upravena zhotovitelem stavby dle dodávaného RBC a jeho funkcionality. Toto RBC bude řídit dopravu v následujících traťových úsecích

- Ejpvovice – Tunel – Plzeň hl.n. (částečně).
- ŽST Plzeň hl.n.
- Vjezdové návěstidlo ŽST Plzeň hl.n. od Třemošné
- Vjezdové návěstidlo ŽST Plzeň hl.n. od Plzeň-Valcha
- Vjezdové návěstidlo ŽST Plzeň hl.n. od Vejprnice
- Plzeň hl.n. – Plzeň Koterov
- ŽST Plzeň Koterov
- Vjezdové návěstidlo ŽST plzeň Koterov od Starýho Plzence,
- Plzeň hl.n. – Plzeň Křimice – zajištění vazby na vybudované RBC v sousední stavbě“

V rámci Vysvětlení zadávací dokumentace č.4 byl zodpovězen dotaz č. 8:

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.

Na základě všech výše uvedených informací není zřejmé, jaký výchozí stav SZZ Plzeň-Koterov se předpokládá před výstavbou ETCS Beroun – Plzeň. Žádáme zadavatele o vysvětlení:

a) Žádáme zadavatele o potvrzení, že žst. Plzeň Koterov má být začleněno do této stavby ETCS (tedy ETCS Beroun – Plzeň).

Odpověď č. 28a):

Ano, ŽST Plzeň-Koterov je součástí stavby „ETCS Beroun-Plzeň“.

b) Bude pro stavbu ETCS Beroun - Plzeň výchozím stavem stávající SZZ Plzeň-Koterov nebo bude výchozím stavem pro žst. Koterov nové SZZ 3. Kategorie, tedy po realizaci stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba, Lobzy - Koterov“?

Odpověď č. 28b):

ŽST Plzeň-Koterov bude dokončena v rámci stavby „Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov“. Stavba „ETCS Beroun-Plzeň“ bude realizována v etapách dle zadání a předpokládá se, že uzel Plzeň bude realizován v samostatné etapě v koordinaci s dokončením nového SZZ v ŽST Plzeň-Koterov.

c) Kde se tedy předpokládá vstup do oblasti ETCS ze směru žst. Starý Plzenec?

Odpověď č. 28c):

Jak je v článku 4.4.2.3 uvedeno, jedná se o vjezdové návěstidlo ŽST Plzeň Koterov od Starého Plzence.

Dotaz č. 29:

Dotaz se týká trati Rokycany - Nezvěstice.

V TZ zadávací dokumentace je na str. 29 uvedeno:

„Rokycany - Mirošov

Ve směru od ŽST Mirošov budou před vjezdová návěstidla umístěny balízové skupiny“

V TZ zadávací dokumentace je na str. 35 uvedeno:

„4.4.2.2 PS 115-12, Beroun-Plzeň, RBC

Toto RBC bude řídit dopravu v následujících traťových úsecích:

...

- Rokycany – Mirošov – zajištění vstupu do oblasti ETCS

...

V rámci Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 byl zodpovězen dotaz č. 10:

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.

Žádáme zadavatele o potvrzení, že žst. Mirošov nemá být začleněna do této stavby ETCS (tedy ETCS Beroun – Plzeň).

V rámci Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 byl zodpovězen dotaz č. 9 a č. 10. V obou odpovědích se uvádí: „...*součástí je pouze příprava na budoucí HandOver*“.

Jakým způsobem máme chápat tuto přípravu na HO? Předpokládáme správně, že se nejedná o náklady do této stavby (tedy ETCS Beroun - Plzeň) na zřízení či úpravy budoucího HO/dotčení jinými RBC (ETCS stavbami)? Chápeme správně, že se jedná o požadavek na schopnost dodávaného systému (spolu)práce s HO? Žádáme zadavatele o vysvětlení.

Odpověď č. 29):

ŽST Mirošov není součástí stavby „ETCS Beroun-Plzeň“. Předpokládá se, že v úseku Mirošov-Rokycany budou provedeny takové úpravy, aby byla splněna podmínka automatického vstupu z tohoto směru do ŽST Rokycany v místě vjezdového návěstidla do ŽST Rokycany.

V tomto místě je i požadavek na schopnost dodávaného systému provést HandOver na budoucí RBC tratě navazující.

Sdělení zadavatele:

Vzhledem k tomu, že zadavatelem nebyly provedeny takové změny zadávací dokumentace, které mohou rozšířit okruh možných účastníků zadávacího řízení, postupuje zadavatele v souladu s ust. § 98 odst. (4) ZZVZ a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek o 5 pracovních dní, tedy ze dne 19.03.2020 na den **26.03.2020**.

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: **26/03/2020** Čas: 9:00

IV.2.7) Podmínky pro otevírání obálek

Datum: 21/01/2020 nahrazeno: **26/03/2020** Čas: 9:00

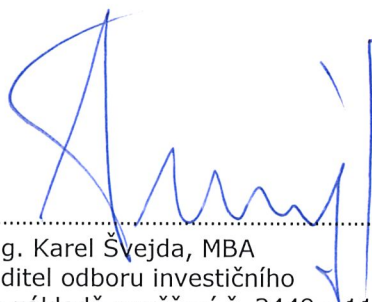
Zadavatel tímto svým rozhodnutím – provedením úprav – je přesvědčen, že vytvořil optimální podmínky jednotlivým uchazečům pro kvalitní zpracování nabídek při respektování všech zákonných požadavků.

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

Přílohy:

Tabulka uvolňovacích rychlostí

Stanoviska z projednání dokumentace pro ÚR



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