Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Správa železniční dopravní cesty

Váš dopis zn.: -
Ze dne: -
Naše zn.: 2918/2016-SŽDC-SSZ-UE-Hlí

Vyřizuje: Hlídková
Telefon: 972244810
Mobil: 724321788
E-mail: hlidkova@szdc.cz

Dle rozdělovníku

ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov - Břeclav

Dodatečné informace – Dodatek č. 7

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění (dále jen „zákon") a s odvolání na znění článku 6 a 7 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 1 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na zaslaný dotaz dodavatele takto:

Dotaz č. 21:
Zvláštní technické podmínky v čl. 3.17.3 zmiňují „délku nejdelšího vlaku, se kterou je nutno na příslušné trati uvažovat", přičemž je doplněno upozornění „nelze vycházet z normativu délky vlaku uvedeného v tabulkách traťových poměrů". Určete délku „nejdelšího vlaku", se kterou je nutno na příslušné trati uvažovat, nebo stanovte pravidla pro její určení.

Odpověď č. 21:
V současné době se připravují do tabulek traťových poměrů údaje o největších délkách vlaků, které bude možno pro tento účel využít. Tyto údaje Vám budou zaslány v nejbližší možné době.

Dotaz č. 22:
PD část D podle nás řeší vstup do oblasti ETCS L2 od České Třebové do Přerova nevhodným způsobem. Navrhujeme vstupy/výstupy do/z oblasti ETCS L2 řešit následujícím způsobem. Automatický vstup do oblasti ETCS L2 v úseku Dluhonice - Prosenice řešit v souladu s částí D u oddílového návěstidla 1-64 a 2-64 (výstup z oblasti L2 u oddílových návěstidel 1-65 a 2-65). Vstup do oblasti ETCS L2 v úseku Dluhonice – Přerov zřídit u vjezdových návěstidel 1DL a 2DL žst. Přerov (výstup z oblasti L2 u vjezdových návěstidel 1L a 2L žst. Dluhonice). Toto řešení je výhodnější i z hlediska plánované náhrady SZZ AŽD 71 v žst. Dluhonice. Souhlasíte s možností realizace tohoto variantního řešení?

Odpověď č. 22:
Souhlasíme s návrhem vstupů/výstupů do/z oblasti ETCS v úseku Dluhonice – Prosenice. Nemáme námitek ke zřízení vstupu do oblasti ECTS v úseku Dluhonice – Přerov u vjezdových návěstidel 1DL a 2DL stanice Přerov (souhlasíme, že přípravná dokumentace řeší vstup a výstup pro jízdu do/z Přerova nevhodně). Pro opačný směr jízdy je však třeba navrhnout řešení v souladu s Přílohou 4 Zvláštní technické podmínky pro projekt a realizaci stavby, kap. 4, bod 2, protože v krátké době po realizaci stavby bude zahájena přestavba výhybny Dluhonice a přitom je třeba se vyhnout změně SW RBC. Vzhledem k přesunu vjezdových návěstidel výhybny Dluhonice v průběhu její přestavby (a též v průběhu stavby jiného investora, která může předcházet přestavbě výhybny Dluhonice) zásadně nesouhlasíme s umístěním výstupní hranice z oblasti ETCS u vjezdových návěstidel 1L a 2L výhybny Dluhonice.

Dotaz č. 23:
Je povoleno upevnění balíz vrtáním do betonových pražců (uchycení připevňovací soupravy pomocí chemické kotvy do betonového pražce)?

Odpověď č. 23:
Vzhledem k tomu, že betonový pražec je výrobek z předpjatého betonu a zároveň je součástí kolového roštu s přímým vlivem na bezpečnost provozování dráhy (zajišťuje rozchod koleje a vzájemnou polohu kolejnicových pásů), jsou jakékoli dodatečné úpravy betonových pražců včetně vrtání, nastřelování nebo jiných zásahů do těla pražce nepřípustné!
Při vrtání do pražců by mohlo dojít k narušení předpínací výztuže a tedy změně napjatostního stavu v pražci, což by mělo za následek změnu nebo ztrátu jeho vlastností s nebezpečím následné destrukce pražce. I samotné vrtání do betonu může způsobovat vznik trhlin nebo mikrotrhlin v okolí otvoru, které se vlivem dynamického namáhání, zatékání a zamrzání vody mohou zvětšovat a vést k rozpadu betonu nebo korozi výztuže, tedy opět ke změně až ztrátě funkčních vlastností pražce.
Upevnění balíz s vrtáním do betonových pražců není povoleno.
V koleji s betonovými pražci je třeba použít jiné způsoby upevnění (např. na upevňovadla železničního svršku, na patu kolejnice). Upevnění pásky obepínajícími pražce není na základě zkušeností z dosavadních projektů povoleno.
Zhotovitel si musí zajistit schválení upevnění balíz v koleji s betonovými pražci u O13 a O14.

Dotaz č. 24:
PD uvádí požadavek na ochranu balíz před mechanickým poškozením. Existuje preferovaný způsob takové ochrany (konkrétní provedení)? Dále upozorňujeme, že v případě, že nebude umožněno upevnit balízu vrtáním do pražců, nevidíme ochranu proti ledu jako reálnou. Skutečně trváte na mechanické ochraně balíz? Mechanická odolnost samotné balízy je podle nás dostačující.

Odpověď č. 24:
Vzhledem k tomu, že Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC), nemá žádné ochrany před poškozením balíz nainstalovány, nemá s nimi žádné zkušenosti a tudíž nemá žádný preferovaný způsob. Vzhledem k poškozování balíz trváme na mechanické ochraně balíz. Zkušenosti ukazují, že mechanická odolnost samotné balízy není dostačující.

Dotaz č. 25:
Je povoleno upevnění ochran balíz vrtáním do pražců?

Odpověď č. 25:
Upevnění ochrany balíz před mechanickým poškozením (ledem padajícím z vlaků, nízko visícími šroubovkami, hadicemi apod.) s vrtáním do betonových pražců není povoleno – viz odpověď č. 23.
V koleji s betonovými pražci je třeba použít jiné způsoby upevnění (např. na upevňovadla železničního svršku, na patu kolejnice, obdobným způsobem jako u lanových propojení). Upevnění pásky obepínajícími pražce není na základě zkušeností z dosavadních projektů povoleno.
Konstrukční řešení ochrany balíz před mechanickým poškozením a jeho připevnění je věcí zhotovitele.
Zhotovitel si musí zajistit schválení upevnění mechanické ochrany balíz v koleji s betonovými pražci u O13 a O14.

Dotaz č. 26:
Lze doložit výsledky QoS testů (viz požadavky Subsetu 093) infrastruktury GSM-R na daných úsecích nebo zadavatel požaduje jejich zahrnutí do nabídky?

Odpověď č. 26:
Ano, požaduje se zahrnutí QoS testů do nabídky.

Dotaz č. 27:
V žst. Přerov se v km 182,950 nachází P8393 zabezpečen uzamykatelnou závorou pomocí elektromagnetického zámku. Je správné ponechat tento způsob zabezpečení přejezdu i na trati vybavované ETCS?

Odpověď č. 27:
Pro standardní příjezd do areálu DPOV je určen jiný přejezd vybavený PZS. Přejezd P8393 je pouze pro případy, když by nešlo přejezd s PZS využít (např. při jeho přestavbě). Z toho důvodu není na závadu ponechání zabezpečení přejezdu P8393 pouze uzamykatelnou závorou. Popis závislosti traťové části ETCS na uzamykatelné závoře je uveden ve Zvláštních technických podmínkách na projekt a realizaci stavby.

Dotaz č. 28:
V žst. Otrokovice se v km 0,214 nachází P8222 zabezpečený pouze výstražnými kříži. Vzhledem k tomu, že ze zadání stavby vyplývá nutnost zahrnout ho do oblasti ETCS L2 (pro automatický vstup a výstup), je takový způsob „zabezpečení" přejezdu vhodný a možný z hlediska hodnocení možných rizik?

Odpověď č. 28:
Nejedná se o přejezd, ale o přechod pro pěší. Vzhledem k dovolené rychlosti vlaků a ustanovení právních předpisů ČR je zabezpečení pouze výstražným křížem dostatečné. Připravuje se následná stavba, jejíž náplní bude elektrizace trati z Otrokovic směrem na Zlín, ve které bude v této oblasti provedena výrazná změna vedení trati. Vybavení tohoto přechodu PZS by bylo v krátké době zmařenou investicí.

Dotaz č. 29:
PD část D, TZ na str. 30 uvádí: Ve stanicích z kolejí nevybavených ETCS (balízami) budou vlaky odjíždět v SR a bude nutné načíst údaje o stavu návěstidla. Tento požadavek chápeme tak, že stav návěstidla musí být přenášen jen v případě vjezdových návěstidel a cestových či odjezdových návěstidel zavázaných staničních kolejí a nikoliv stav všech návěstidel.

Odpověď č. 29:
U stanic s provizorní úvazkou, resp. s úvazkou na reléové staniční zabezpečovací zařízení je třeba načítat informace o stavu návěstidel z kolejí vybavených ETCS (kromě cestových návěstidel, u kterých vlakové cesty jen končí), a to včetně stavu, který dovoluje jízdu vlaku (od vjezdového, cestového nebo odjezdového návěstidla) na dopravní koleje nevybavené ETCS, resp. na traťové koleje trati, která již není vybavena ETCS. Načtení informace o přivolávací návěstí se v těchto stanicích nepředpokládá, ale není vyloučeno. Informace o stavu návěstidel na kolejích nevybavených ETCS není třeba načítat.

Dotaz č. 30:
Ze zadání jednoznačně vyplývá umístění balíz na území Polské republiky. Je montáž zařízení předjednána s provozovatelem polské železniční infrastruktury? Jsou stanoveny nějaké podmínky pro montáž balíz (včetně zaměření, značkování komisionální situování), ale současně i pro certifikaci a následný provoz zařízení umístěného na polském území? Lze předpokládat koordinační úlohu zadavatele (prostřednictvím pracovníků příslušného OŘ) stavby při realizaci stavby dle zadání?

Odpověď č. 31:
PD zahrnovala přípravu pro vytvoření podmínek pro budoucí vybavení příhraničního úseku Petrovice u Karviné – Petrovice u Karviné státní hranice – Zebrzydowice systému ETCS L2 nebo L1 na území Polska. K tomu se nekonaly v rámci zpracování PD žádná jednání s polskou stranou, toto bude řešeno vrcholově mezi SŽDC a PKP. V PD je určeno, že pokud nebude v době výstavby na území Polska vybudováno ETCS L1 nebo L2 a nebude možné realizovat handover mezi sousedními RBC, tak bude vstup do naší oblasti řešen jako automatický vstup a umístění balíz je ve výkresech doloženo.

Zadavatel dále v souvislosti s výše uvedeným dotazem č. 21, dalšími doručenými dotazy od uchazečů a časovou náročností jejich zodpovězení, rozhodl v souladu s § 40 odst. 2 a odst. 3) o tom, že v následujících dnech bude znovu přiměřeně posunuta lhůta pro podání nabídek. Zadavatel v co nejkratší možné době zašle všem uchazečům toto doplnění odpovědi k dotazu č. 21 a odpovědi na zbývající dotazy uchazečů. Vše bude uveřejněno také na profilu zadavatele.

V souvislosti s dodatečnými informacemi - dodatkem č. 7 zadavatel přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Prodloužení o 10 dnů je v souladu s § 40 odst. 2 a odst. 3 ZVZ a je dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze změny. Provedenou změnu nelze považovat za takovou změnu, která by rozšířila okruh možných dodavatelů a vyvolávala tak potřebu prodloužení lhůty pro podávání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 147 odst. 8 zák. č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších platných právních předpisů, provede současně zde uvedené úpravy v uveřejněném vyhlášení „Opravné Oznámení o zakázce - veřejné služby", které bude uveřejněno na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz .

Vzhledem k provedeným úpravám v uveřejněném vyhlášení podle § 147 odst. 8 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákonů) postupuje zadavatel v souladu s ust. § 40 odst. 2 a odst. 3 zákona a přiměřeně prodlužuje následující lhůty:

Změny se týkají těchto ustanovení Oznámení o zakázce:

IV.3.3) Podmínky pro získání zadávací dokumentace a dalších dokumentů

Lhůta pro doručení žádostí o dokumentaci nebo přístup k dokumentům

Datum: 29/02/2016 nahrazeno 10/03/2016 *(dd/mm/rrrr)* Čas: 09:00

IV.3.4) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 29/02/2016 nahrazeno 10/03/2016 *(dd/mm/rrrr)* Čas: 09:00

IV.3.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 29/02/2016 nahrazeno 10/03/2016 *(dd/mm/rrrr)* Čas: 09:15

VI.3) Další informace

Předpokládaný termín zahájení 05/2016

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

25.2.2016

Ing. Jarmila Ozimá
na základě pověření č. 1604 ze dne 13.6.2013
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace