



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.: 1914/2016-SŽDC-SSZ-UE-Hlí

Dle rozdělovníku

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

Datum: 9. 2. 2016

ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov - Břeclav

Dodatečné informace – Dodatek č. 5

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 zasláný dotaz dodavatele takto:

Dotaz č. 4:

Můžete potvrdit, že dle čl. 3.11.5 Zvláštních technických podmínek má být na každé dopravní koleji s nástupištěm umístěna dvoubalízová balízová skupina (50 m před koncem nástupiště), jestliže konec nástupiště je dále než 200 m od hlavního návěstidla (ve směru jízdy vlaku) a následné zhlaví umožňuje rychlost vyšší než 50 km/h, a to bez ohledu na vlakotvorbu na dané dopravní koleji.

Odpověď č. 4:

ANO. Potvrzujeme. Podstatné je, aby vlak po zahájení mise obdržel oprávnění v jízdě tak, aby mu byla umožněna jízda rychlostí vyšší než 50 km/h nejpozději v místě 50 m za koncem nástupiště. Jak musí být pro naplnění tohoto požadavku umístěny balízové skupiny, je plně závislé na řešení uchazeče (dodavatele).

Dotaz č. 5:

Navázání uzlu Ostrava (SZZ AŽD71) je popsáno v PD část B (Souhrnná TZ, str. 2) i v PD část D (TZ, str.23). Část B uvádí oproti části D koleje: 206, 208, 210, 212, 306, 308, 310, 312, 405, 407, 409, 411, 509, 511, 513, 515, 517, 519, 521. Mají být tyto koleje zavázány do systému ETCS?

Odpověď č. 5:

Ne. Navázání uzlu Ostrava je korektně popsáno v PD části D, TZ.

Řešení navázání ETCS v žst. Ostrava hl.n. bylo připomínkováno odb.14 SŽDC jen v části D. Vzhledem k tomu, že se jedná o provizorní navázání ETCS na RZZ, bylo dohodnuto, že v Ostravě hl.n. obvod levé a pravé nádraží budou zřízeny balízy jen na hlavních kolejích č.101,101a,102, 102a a předjízdných kolejích č.204, 304 a 403. Takto bylo opraveno v části D v bodě 3.2.2. V části B bylo opomenuto toto opravit.

Dotaz č. 6:

PD část D, TZ na str. 29 uvádí, že by měly být výstupní balízové skupiny (BG) umístěny u označníku. Oproti tomu tatáž TZ na str. 30 uvádí, že by tyto BG měly být umístěny u vjezdových návěstidel. Navrhujeme tyto BG umísťovat u vjezdových návěstidel s platností pro opačný směr jízdy.

Odpověď č. 6:

ANO. Výstupní BG budou umístěny u vjezdových návěstidel s platností pro opačný směr jízdy. Výstupní hranice z oblasti ETCS do přilehlého mezistaničního úseku bez automatického bloku preferujeme v úrovni vjezdových návěstidel pro opačný směr jízdy (tedy dle Technické zprávy přípravné dokumentace podle informace na str. 30).

Dotaz č. 7:

Typy vstupů do oblasti nejsou popsány v PD zcela konzistentně. Předpokládáme, že závazná je tabulka v PD část D, TZ, str. 27 a 28.

Odpověď č. 7:

ANO. Tato tabulka je závazná. Dále v Technické zprávě v bodě 3.1 je uvedeno, že „Přípravná dokumentace zároveň vytvoří podmínky pro budoucí vybavení příhraničního úseku Petrovice u Karviné – Petrovice u Karviné státní hranice – Zebrzydowice systému ETCS L2 nebo L1 na území Polska“. Tento vstup bude proveden vazbou Handover mezi dvěma RBC (v Polsku a v Přerově) a dělicí bod mezi těmito dvěma RBC je vyznačen na v.č.1100. Proto tento vstup není uveden v tabulce. V TZ v bodě 3.2.1 je uvedeno, že v žst. Petrovice u Karviné budou balízy instalovány u vjezdových návěstidel 1L, 2L a do doby vybudování ETCS úrovně L1 nebo L2 v tomto úseku u Polských drah bude dočasné navázání pomocí automatického vstupu do oblasti a balízy budou umístěny tak, jako na vstupu z odbočné tratě pro automatický vstup. To znamená umístit balízy i na polském území až před stanicí Zebrzydowice, jak je uvedeno v TZ a vyznačeno na v.č. 1100.

Současně doplňujeme podrobnosti k řešení vlečky Zárubek. Ta je napojena ze žst. Ostrava střed, obsluhuje se vlakovými cestami. Vjezdové návěstidlo z této vlečky je Sc1H a za návěstidlem směrem ke koleji č.701 je umístěná výkolejka Vk605 pro ochranu jízdních cest ve stanici Ostrava střed směrem z vlečky. Rychlost jízdy na vlečce je max. 50 km/h, v tom případě výkolejka neodporuje normě. U vjezdového návěstidla Sc1H bude umístěna vstupní BG. Pokud vlak vjede na vlečku, zůstává zaregistrován do sítě GSM-R do doby, než se mobilní zařízení na vozidle vypne nebo vyjede z oblasti signálu GSM-R. U této vlečky by mohlo dojít k vyjetí z oblasti GSM-R, protože je propojena s vlečkou Heřmanice a je možno z nich vyjet i mimo oblast RBC. Proto směrem od vlečky Zárubek bude vstupní BG v oblasti u vjezdového návěstidla Sc1H, od Heřmanic bude umístěna BG u seřadovacího návěstidla z vlečky.

Dotaz č. 8:

PD část D, TZ na str. 29 poměrně přesně specifikuje požadavky na rozmístění balíz (např. 200-300m před přejezdem). „Zvláštní technické podmínky“ uvádějí pouze doporučení a ve výrazně jiných rozsazích. Předpokládáme, že rozmístění balíz stanoví dodavatel při dodržení pravidel uvedených ve „Zvláštních technických podmínkách“.

Odpověď č. 8:

Ano, rozmístění balízových skupin je v kompetenci zhotovitele při dodržení pravidel uvedených ve Zvláštních technických podmínkách. Návrh rozmístění balízových skupin musí být v průběhu zpracování projektové dokumentace zhotovitele projednán s odběratelem (nejméně se SSZ, O14, TÚDC, SSZT). V průběhu realizace musí být provedeno komisionální situování balíz (nejméně za účasti SSZT, ST).

Dotaz č. 9:

PD část D, TZ na str. 30 uvádí, že vstup z vlečky Cementárna Hranice (Hranice na Moravě – Skalka) bude „bez zastavení“. Tatáž TZ na str. 31 uvádí, že vstup z vlečky Cementárna Hranice (Hranice na Moravě – Skalka) bude manuální. Jaký typ vstupu má být realizován? Navrhujeme realizovat vstup jako manuální (s možným samočinným přepnutím do L2 na některé dopravní koleji žst. Hranice na Moravě, pojedede-li vlak v módu SN nebo UN).

Pozn. Pokud by měl být výše zmíněný vstup realizován jako automatický (bez zastavení), není možné, z důvodu nedostatečné vzdálenosti (resp. nedostatečného času), zaručit získání MA již před překročením vstupní hranice oblasti ETCS u vjezdových návěstidel 1HL, 2HL žst. Hranice na Moravě.

Odpověď č. 9:

Vzhledem k existenci odvrtné výhybky lze realizovat vstup manuální, ovšem s automatickým přepnutím na kolejích 1H, 2H principem jako při návratu z výluky ETCS.

Dotaz č. 10:

PD část A, Průvodní zpráva na str. 13 uvádí mezi výchozími podklady také SUBSET-026 v3.3.0. Dále se ve Zvláštních technických podmínkách uvádí, že traťová část má být zpětně kompatibilní s vozidly základní verze specifikací 2 a 3. To implikuje použití systémové verze 1.0 (zavedenou subsetem 26, verze 2.3.0) nebo 1.1 (zavedenou subsetem 26, verze 3.3.0). Která systémová verze má být použita?

Odpověď č. 10:

Má být použita verze kompatibilní s vozidly dle souboru specifikací č. 1 (Baseline 2, zavedené subsetem 026 verze 2.3.0) i dle souboru specifikací č. 2 (Baseline 3, zavedené subsetem 026 verze 3.3.0), tedy systémová verze 1.1, použití vyšší pro palubní části kompatibilní systémové verze (obecně 1. X, kde $X \geq 1$) se nevylučuje.

Dotaz č. 11:

Existuje seznam opravných a jiných (investičních) plánovaných prací na úsecích dotčených stavbou?

Odpověď č. 11:

ANO. Aktuální seznam staveb a opravných akcí prověřujeme a zašleme Vám cca v polovině února. 2016.

Dotaz č. 12:

Budou realizátorovi poskytnuta situační schémata dotčených stanic a mezistaničních úseků v otevřené (editovatelné) formě?

Odpověď č. 12:

Ano, v případě, že budou v době zpracování projektu k dispozici. Ostatní zpracuje projektant jako součást zakázky.

Dotaz č. 13:

V rámci dokumentace dojde k zásahu do situačních schémat, případně závěrových tabulek. Předpokládáme, že schválení těchto částí stavby zajišťuje investor. S ohledem na harmonogram prací potřebujeme informaci o procesu a hlavně maximální době potřebné pro schválení takových dokumentů. Můžete popsat proces schválení a hlavně uvést garantované doby pro jejich schválení?

Odpověď č. 13:

Schvalování nových a přeschvalování stávajících situačních schémat a závěrových tabulek zajišťuje investor cca do 1 měsíce. Zhotovitel musí předložit zpracované a kladně projednané dokumentace s RCP a DLZT TÚDC.

Dotaz č. 14:

Platí nějaká pravidla pro schvalování realizační dokumentace jednotlivých PS před jejich realizací (resp. před předáním dané části staveniště).

Odpověď č. 14:

ANO. Každý PS musí být před realizací kladně projednan se zástupci místně příslušného OŘ, dále se zástupci O12, O14, O26, TUDC (sdělovací PS také se zástupci ČD-T).

Dotaz č. 15:

V rámci zaměření jednotlivých prvků dojde k upřesnění poloh v kolejišti, které mohou být odlišné od poloh uváděných v současných situačních schématech. V rámci projektu budou doplněna stávající situační schémata, resp. budou vytvořena nová, která budou obsahovat údaje předepsané zadávací dokumentací stavby. Předpokládáme, že případné odchylky kilometrických poloh nově zaměřených prvků vyžadující opravu v ostatních dokumentech či zařízeních si zajistí investor. Je náš předpoklad správný?

Odpověď č. 15:

Odchylky, které budou zjištěny při realizaci, musí být prokazatelně oznámeny investorovi. Případné úpravy dokumentace (zařízení) jsou v odpovědnosti správce zařízení.

Dotaz č. 16:

Lze očekávat standardní součinnost pracovníků zadavatele při neopomenutelných činnostech (komisionální situování, přezkoušení na simulátorech, přezkoušení dle T200). Za jakých podmínek?

Odpověď č. 16:

ANO. Součinnost pracovníků zadavatele bude probíhat obvyklým způsobem, jako na ostatních stavbách, kde se instaluje a aktivuje zabezpečovací zařízení. Zadavatel bude tuto součinnost poskytovat bezplatně.

Dotaz č. 17:

Je povoleno upevnění balíz vrtáním do dřevěných pražců? Pokud ano je preferováno připevnění balízy přímo na pražec, nebo prostřednictvím připevňovací soupravy (tato se připevní k pražci a k ní se připevní balíza).

Odpověď č. 17:

ANO. Vrtání do dřevěných pražců je dovoleno. Musí se ovšem jednat o pražce, které jsou ve stavu, kdy upevnění vrtáním bude mít potřebnou držečnost. Preferuje se připevnění prostřednictvím podložky (připevňovací soupravy), která má více otvorů pro možnost výběru umístění vrutu do pražce.

Dotaz č. 18:

Pokud budou balízy připevněny k dřevěným pražcům vrtáním, bude zajištěna případná výměna těchto pražců v případě, že bude zjištěno, že jejich stav je špatný?

Odpověď č. 18:

ANO. Dřevěné pražce, které budou určeny k připevnění balíz budou buď způsobilé k montáži balízy, nebo budou vyměněny na náklady investora.

Dotaz č. 19:

Lze předpokládat, že SŽDC zajistí bezplatné uvolnění všech staničních kolejí pro účely zaměření infrastruktury, instalaci a přezkoušení balíz a testování ETCS?

Odpověď č. 19:

ANO. Uvolnění všech staničních kolejí pro účely zaměření infrastruktury, instalaci a přezkoušení balíz a testování ETCS zajistí SŽDC bezplatně.

Dotaz č. 20:

Lze předpokládat bezplatné poskytnutí železniční dopravní cesty pro měřicí a testovací jízdy drážního vozidla (vozidel)?

Odpověď č. 20:

ANO. Dopravní cesta bude poskytnuta v přiměřeném rozsahu bezplatně.

V souvislosti s dodatečnými informacemi - dodatkem č. 5 zadavatel přiměřeně prodlužuje lhůtu pro podání nabídek. Prodloužení o 4 dny je v souladu s § 40 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. 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: 15/02/2016 nahrazeno 19/02/2016 (dd/mm/rrrr)

Čas: 09:00

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

Datum: 15/02/2016 nahrazeno 19/02/2016 (dd/mm/rrrr)

Čas: 09:00

IV.3.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 15/02/2016 nahrazeno 19/02/2016 (dd/mm/rrrr)

Čas: 09:15

Zadavatel dále v souvislosti s výše uvedeným dotazem č. 11 a časovou náročností jeho zodpovězení rozhodl v souladu s § 40 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 (cca v polovině února 2016) odpověď k dotazu č. 11, uveřejní na profilu zadavatele a současně opět přiměřeně prodlouží lhůtu pro podání nabídek.

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

Ing. Jarmila Ozimá

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