

Uveřejněno na profilu zadavatele

Naše zn. 8905/2020-SŽ-SSV-Ú3  
Listů/příloh 6/2

Vyřizuje JUDr. Jaroslav Klimeš

Mobil +420 722 819 305  
E-mail Klimesja@spravazeleznic.cz

Datum 9. září 2020

**Věc: Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Libina (mimo)**

Vysvětlení/ změna/ doplnění zadávací dokumentace č. 7  
ve smyslu § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění  
pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

**Dotaz č. 19:**

V rozpočtu **SO 80-34-01 Uničov - Šumperk, kácení zeleně a náhradní výsadba - 1.** část jsou položky č. 2 a 3 Náhradní výsadba a Rezerva vyjádřeny pouze výměrou 1 soubor. Dostupná PD však neuvádí bližší specifikaci těchto položek.

Žádáme zadavatele o doplnění specifikace těchto položek, aby bylo možné vyjádřit náklady za jejich provedení.

**Odpověď:**

**Náhradní výsadba není stanovena. Příslušné obce vydávající povolení ke kácení nepožadují náhradní výsadbu za kácené dřeviny. Pol. č. 2 a č. 3 v soupisu prací byly odstraněny – smazány.**

**Projektová dokumentace objektu upravena a přiložena.**

**Dotaz č. 20:**

Rozpočet **SO 98-98 Všeobecný objekt** obsahuje položku č. 11 Korozní měření.

Žádáme zadavatele o upřesnění, zda má být součástí souboru korozních měření i měření cizích úložných zařízení před zahájením stavby?

**Odpověď:**

**Součástí nabídky v rámci souboru korozních měření nebude měření cizích úložných zařízení před zahájením stavby.**

**Dotaz č. 21:**

Rozpočet **SO 14-16-01.1 Libina - Nový Malín, železniční spodek** obsahuje položku č. 27. Zdi z dílců ze ŽB o výměře 199,362 m<sup>3</sup>. Dle popisu položky se jedná i o svahové tvárnice "velké" 580x570x250mm - 120kg v množství celkem 2664,4 ks a tedy 139,01 m<sup>3</sup>. Je tam však uvedena informace že předpokládaná délka zdí je **784 m**. Avšak příloha dokumentace č. 12.1 Výkaz výměr (kubatury, tabulky pro výpočet množství) - železniční spodek uvádí předpokládanou délku zdí z těchto tvárnic **250 m**.

Pokud je uvažováno se 4 ks tvárnic na 1 m<sup>2</sup>, jednalo by se celkem o 666 m<sup>2</sup>, což délce 784 m neodpovídá. Jaký údaj je správný?

**Odpověď:**

**Správná délka zdi je 250 m, tj. 2664,4 ks tvárnic. Informace v položce č. 27 soupisu prací byla opravena.**

**Dotaz č. 22:**

PS 15-28-01.1.1, Nový Malín, SZZ - část zabezpečovací zařízení. Ve výkazu výměr se vyskytuje položka č. 28 pro ocenění kabelových ucpávek pro SÚ žst. Nový Malín-pila v množství 1ks. Z dokumentace není zřejmé jejich množství, velikost, ani umístění. Žádáme zadavatele o bližší vysvětlení.

**Odpověď:**

**Protipožární kabelová ucpávka slouží pro zatěsnění volného prostoru mezi kabely při jejich vstupu do objektu technologie ZZ, jde tedy o tzv. „stěnové UTĚSNĚNÍ s požární odolností - dle požárního řešení stavby“.**

**Na další jejich specifikaci má vliv počet a dimenze kabelů vstupujících do objektu technologie zabezpečovacího zařízení. Předpokládáno je, že všechny kabely zabezpečovacího zařízení vstupují do objektu technologie jedním devíti otvorovým multikanálem (40 x 40 cm). Umístění dle stavebních výkresů.**

**Vybraný zhotovitel technologické části zpracovává „Projektovou dokumentaci pro provádění stavby (PDPS)“. Počet a dimenze jednotlivých kabelů dle PDPS může být odlišná od přílohy č. 700 (schéma kabelů) a č. 710 (tabulka kabelů) příslušného PS.**

**Dotaz č. 23:**

PS 15-28-01.1.1, Nový Malín, SZZ - část zabezpečovací zařízení. V TZ se na str. 26/27 říká:

### **2.13. Evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS**

Tato stavba neřeší vybudování ETCS. Obecně se předpokládá v souladu se zadávacími podmínkami této stavby, že navržené stavebně-technické řešení této stavby nesmí znemožnit následné nebo budoucí nasazení systému ETCS.

#### **2.13.1. Příprava ETCS v žst. Nový Malín dřevosklad**

Pro traťové úseky Libina – Nový Malín dřevosklad a Nový Malín dřevosklad – Šumperk bude příprava ETCS minimální, vzhledem k tomu, že na trati budou balízy systému ETCS, které nevyžadují žádnou „předpřípravu“ v této stavbě, jenom rozestupy mezi sebou.

V žst. Nový Malín dřevosklad příprava pro budoucí nasazení ETCS bude realizována pouze v minimálním rozsahu a to z důvodů:

- Křižování vlaků v této dopravně nebude možné (pouze jedna dopravní kolej).
- Kolej č. 1 je dopravní
- Kolej č. 2 a 4 jsou pouze manipulační
- Dopravní kolej č. 1 má pouze 96m (mezi odjezdovými návěstidly)
- Manipulační kolej č. 2 má 104m (mezi námeznicemi)
- Stanice primárně slouží k obsluze manipulační koleje č. 4 (VNVK délky 83 m)
- Obsluha žst. Nový Malín dřevosklad probíhá ze žst. Šumperk a vlak se pak vrací do Šumperka

- Vlastně při obsluze této žst. zde „zaniká“ vlak jedoucí ze Šumperka a následně se „převeď“ na posun a po dokončení posunu opět „vzniká“ vlak jedoucí do Šumperka.

#### 2.13.1.1. Předpokládané umístění balíz

Balízy v žst. Nový Malín dřevosklad předpokládá projektant (pro ošetření obsluhy manipulační koleje č. 4) následovně:

- Před návěstidla L a S dvoubalízové skupiny – typ S, P.
- Před hrotem výhybky 1 a 3 jednobalízová skupina
- Před S1 i L1 dvoubalízové skupiny – typ S, P a ještě jednobalízová skupina.

Dále je v textu použita zkratka BG, toto znamená balízovou skupinu (balise group)

#### 2.13.1.2. Technologie potřebná pro budoucí nasazení ETCS

Žst. Nový Malín dřevosklad bude v definitivním stavu součástí žst. Libina jako tzv. „traťové stavědlo“. Proto budou všechny informace potřebné pro ETCS ze žst. Nový Malín dřevosklad soustředěny / načteny až v elektronickém stavědle žst. Libina. Poté se v SZZ žst. Libina vytvoří telegramy, které budou přenosovým systémem předány do radioblokové centrály (RBC).

#### 2.13.1.3. Vjezd do žst. Nový Malín dřevosklad v systému ETCS

Vlak, který přijede do žst. Nový Malín dřevosklad, aby provedl obsluhu manipulační koleje č. 4, vjede pod dohledem ETCS na 1. kolej. Na 1. koleji zvolí strojvedoucí na mobilní část ETCS (OBU) mód Posun (SH = Shunting).

V módu SH provede veškerou manipulaci (popsanou výše). Manipulaci ukončí na 1. koleji.

#### 2.13.1.4. Odjezd ze žst. Nový Malín dřevosklad v systému ETCS

Vlak, který po ukončení obsluhy manipulační koleje č. 4 bude z žst. Nový Malín dřevosklad odjíždět z 1. koleje. Hnací vozidlo bude na straně vlaku, kam bude vlak odjíždět.

Strojvedoucí ukončí mód SH na mobilní část ETCS (OBU) volba „Start“.

Je potřeba, aby vlak byl **lokalizovaný a orientovaný**, z tohoto důvodu se před dvoubalízovou BG zařazuje i jednobalízová BG, aby vlak ihned po volbě „Start“ mohl obdržet od RBC oprávnění k jízdě. Vlak si při návratu na 1K (při ukončování posunu) přečte dvoubalízovou BG a jednobalízovou BG.

#### 2.13.1.5. Společná odjezdová návěstidla v žst. Nový Malín dřevosklad v systému ETCS

Pro možnost budoucího zřízení ETCS budou k vjezdovým návěstidlům položeny kabely vyšší dimenze pro možnost případného doplnění společných odjezdových návěstidel v úrovni vjezdových návěstidel v opačném směru.

Instalace společných odjezdových návěstidel (pro potřeby ETCS) má smysl pouze do trati ve které se předpokládá rozdělení tratového úseku lokalizačními značkami ETCS na více „traťových oddílů“. Toto bude aplikováno pouze směr Libina, tedy kabel větší dimenze k vjezdovému návěstidlu S. Se společným odjezdovým návěstidlem směr Šumperk se neuvažuje.

V ZD v oddíle F.3 „Časový postup prací“ se uvádí:

##### Práce v roce 2023:

V období 03-06/2023 uvažována ve stavebním postupu č.3 třetí směrová a výšková úprava koleje v úseku Šumperk-Uničov, a to během denních výluk celého úseku v březnu v trvání 5x16 hodin. S tím souvisí dočasné odpojení kabelů technologických zařízení od kolejí a výhybek (EOV, zabezpečovací zařízení apod.). Dále budou prováděny práce na DSPS a zařízení ETCS.

Chápeme správně, že výše uvedený text je výhledový pro budoucí ETCS budované v jiné stavbě?

**Odpověď:**

**Ano, je to chápáno správně.**

**Systém ETCS ve stavbě „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Libina (mimo)“, budován není. Jde o výhled do budoucna a nastínění rámcového technického řešení pro tento systém a tento úsek [Šumperk - Libina (mimo)].**  
**Vybudování systému ETCS v tomto úseku bude předmětem samostatné stavby.**

**Dotaz č. 24:**

PS 16-28-02, žst. Šumperk, úvazka TZZ. V TZ se říká:

**2.12. Evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS**

Tato stavba neřeší vybudování ETCS. Obecně se předpokládá v souladu se zadávacími podmínkami této stavby, že navržené stavebně-technické řešení této stavby nesmí znemožnit následné nebo budoucí nasazení systému ETCS.

**Vstupní oblast ETCS při přípravě na implementaci systému ETCS v úseku Šumperk (mimo) – Uničov Olomouc)**

Žst. Šumperk už nebude v řízené oblasti ETCS.

Vstup do oblasti řízené ETCS je navrhována u vjezdového návěstidla „L“ v žst. Nový Malín dřevosklad:

- Vstupní oblast musí být pokryta signálem GSMR v plné kvalitě a pokrytí by mělo být dostatečné v celém úseku Šumperk – Nový Malín (např. i z důvodu hlasového rádia a pro případné budoucí zajištění provozu pod dohledem ETCS v celém úseku Šumperk – Nový Malín dřevosklad, po dobudování ETCS v Šumperku).
- Mimo jiné je požadováno, aby ve vzdálenosti 20s jízdy traťovou rychlostí před vstupní hranicí (tj. před vjezdovým návěstidlem) bylo čidlo Poč.N.
- Tzn. pro traťovou rychlost 100 km/h musí být před vjezdem „L“ minimálně ve vzdálenosti 556 m počítač náprav resp. může být o něco dále.
- Předpokládá se využití čidlo Poč.N, které je poblíž (spouštěcí bod pro přejezd P4236). U tohoto čidla Poč.N bude potom balízová skupina.
- Dál v trati směrem do Šumperka budou případně další balízy, ale tyto nevyžadují žádnou „předpřípravu“ v této stavbě, jenom rozestupy mezi sebou.
- Až bude systém ETCS i v žst. Šumperk předpokládá se, že u vjezdového návěstidla „S“ v Šumperku bude tzv. „Handover“ tj. rozhraní dvou radioblokových centrál (RBC).

Chápeme správně, že výše uvedený text je výhledový pro budoucí ETCS budované v jiné stavbě?

**Odpověď:**

**Ano, je to chápáno správně.**

**Systém ETCS ve stavbě „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk - Libina (mimo)“, budován není. Jde o výhled do budoucna a nastínění rámcového technického řešení pro tento systém a tento úsek [Šumperk - Libina (mimo)].**

**Vybudování systému ETCS v tomto úseku bude předmětem samostatné stavby.**

**Dotaz č. 25:**

PS 14-28-01, Libina - Nový Malín, TZZ- zabezpečovací zařízení. Ve výkazu výměr jsou položky:

79	75E137	Přezkoušení vlakových cest	KUS	8,000
81	75E187	Příprava a celkové zkoušky elektronického stavědla pro jednu vlakovou cestu	KUS	2,000

Žádáme zadavatele o sjednocení množství vlakových cest pro obě položky na 8ks.

**Odpověď:**

**Bylo sjednoceno na 8 ks pro oba typy položek.**

**Položka č. 81 byla navýšena na 8 ks.**

**Dotaz č. 26:**

PS 16-28-01.1, Libina - Nový Malín, TZZ- zabezpečovací zařízení. Ve výkazu výměr jsou položky:

116	75E137	Přezkoušení vlakových cest	KUS	4,000
118	75E187	Příprava a celkové zkoušky elektronického stavědla pro jednu vlakovou cestu	KUS	2,000

Žádáme zadavatele o sjednocení množství vlakových cest pro obě položky na 4ks.

**Odpověď:**

**Bylo sjednoceno na 4 ks pro oba typy položek.**

**Položka č. 118 byla navýšena na 4 ks.**

**Dotaz č. 27:**

U všech PS pro zab.zař. a pro AVV postrádáme ve výkazech výměr položky pro ocenění protokolů UTZ. Žádáme zadavatele o doplnění položek.

**Odpověď:**

**Položka „75E1C7 - Protokol UTZ“ byla doplněna, protokol UTZ musí být pro každé zařízení SZZ, TZZ a PZZ:**

**PS 14-28-01** počet protokolů UTZ 3ks (1x TZZ a 2x PZZ) – doplněna pol. 84  
**PS 15-28-01.1** počet protokolů UTZ 3ks (1x SZZ a 2x PZZ) – doplněna pol. 141  
**PS 16-28-01** počet protokolů UTZ 5ks (1x TZZ a 4x PZZ) – doplněna pol. 121  
**PS 16-28-02** počet protokolů UTZ 1ks (1x SZZ) – doplněna pol. 60

**AVV není určené technické zařízení (UTZ). Protokol být nemusí.**

**Dotaz č. 28:**

Např. PS 16-28-02, žst. Šumperk, úvazka TZZ. Dokumentace uvádí:

„Opravená závěrová tabulka žst. Šumperk bude předána samostatně podle směrnice 11/2006 GR SŽDC s.o.“.

Kdy bude zadavatelem předána závěrová tabulka žst. Šumperk uchazeči, případně kdy bude tato tabulka doplněna do zadávací dokumentace? Dotaz se týká i dalších provozních souborů zab. zař., kde se toto vyskytuje.

**Odpověď:**

**V současné době je ZT pouze ve formě konceptu, bez schválení příslušnými složkami Správy železnic, s. o. (Centrum telematiky a diagnostiky, Správa diagnostiky zabezpečovací a rádiové techniky, Diagnostická laboratoř zabezpečovací techniky). Schválení probíhá v průběhu realizace stavby.**

Vzhledem ke skutečnosti, že byly zadavatelem provedeny **změny zadávací dokumentace**, postupuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ a prodlužuje lhůtu pro podání nabídek ze dne 18. 9. 2020 v 10:00 hod. na den 21. 9. 2020 v 10:00 hod..

Zadavatel je dle § 212 odst. 4 ZZVZ v případě změny informací uvedených ve formuláři povinen odeslat opravný formulář. Formulář F14 – Oprava – Oznámení změn nebo dodatečných informací bude uveřejněn na webovém portálu [www.vestnikverejnychzakazek.cz](http://www.vestnikverejnychzakazek.cz) (evidenční č. VZ Z2020-028116). Změny se týkají těchto ustanovení:

**Oddíl IV. 2.2):**

rušíme datum 10. 9. 2020 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem 21. 9. 2020 v 10:00 hod.,

**Oddíl IV. 2.7):**

rušíme datum 10. 9. 2020 v 10:00 hod. a nahrazujeme datem 21. 9. 2020 v 10:00 hod.

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

**Příloha:**

SO803401

SP\_Su-Li\_107\_d\_

V Praze dne

9. 9. 2020

**Ing. Karel Svejda, MBA**

ředitel odboru investičního

na základě „Pověření“ č. 2449

ze dne 11. 5. 2018

Správa železnic, státní organizace