

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 63650/2020-SŽ-GŘ-O8
Listů/příloh 4/1

Vyřizuje Ing. Tereza Zachová
Telefon ---
Mobil ---
E-mail ---

Datum 17. 9. 2020

Věc: Vysvětlení zadávací dokumentace č. II.

Nadlimitní sektorová veřejná zakázka na služby s názvem:

„Zavedení postrkové a příprěžní služby“

Správa železnic, státní organizace (dále jen „Zadavatel“) obdržela dne 15. 9. 2020 v 13:36 hod. žádost o vysvětlení zadávací dokumentace. Zadavatel formou Vysvětlení zadávací dokumentace č. II odpovídá na tuto žádost doručenou k veřejné zakázce následovně:

Dotaz č. 1

„Na základě, čeho dospěl zadavatel k závěru obsaženém v čl. 3.1. zadávací dokumentace, že „Nejvíce postižené těmito okolnostmi jsou vlaky vedené v čele s hnacím vozidlem typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron)“?“

Odpověď č. 1:

Tento závěr byl zjištěn na základě statistických dat Zadavatele o použití typu HV na nákladních vlacích vedených po traťovém úseku Brno-Maloměřice – Česká Třebová – Kolín, které jsou odklonovou vozbou dotčeny a budou vedeny po traťovém úseku Brno-Maloměřice – Kutná Hora. Blíže viz příloha č. 1 tohoto vysvětlení.

Dotaz č. 2:

*„Je správný závěr účastníka žádajícího o vysvětlení, že varianta postrku hnacím vozidlem typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron) byla schválena Drážním úřadem? Pokud je závěr obsažený v předchozí větě správný, jak bude v provozu dvou hnacích vozidel řady X4-E-Lok-AB (Vectron) na jediném vlaku zajištěn soulad s podmínkou, uvedenou v rozhodnutí Drážního úřadu o schválení typu drážního vozidla č.j. DUCR-14694/15/Fr ze dne 16.3.2015: „Lokomotiva SIEMENS X4-E-Lok-AB (Vectron) bude provozována jako **jediné trakčně činné** vozidlo na vlaku.“?“*

Odpověď č. 2:

Zadavatel sděluje, že řešení zmíněné v dotazu je potvrzeno dopisy adresovanými jednomu z výrobců Drážním úřadem, a to dopisy zn.: DUCR-33434/20/Bv a zn.: DUCR-33434-1/20/Bv oba ze dne 15. 6. 2020.

Zadavatel přitom nemůže vyloučit, že existují další technická řešení dle jeho zadání. Zadavatel je připraven každé technické řešení vyhovující Zadávací dokumentaci přijmout.

Dotaz č. 3:

„Dle čl. 3.1 zadávací dokumentace k dané veřejné zakázce bylo cílem najít technicky přijatelné řešení, které bude kompatibilní se stávajícími kolejovými obvody při dodržení nízkých emisí rušivých proudů ohrožujících bezpečnou funkci zabezpečovacího zařízení; vozidlo nesmí negativně ovlivňovat či svou činností poškozovat filtračně kompenzační zařízení na trakčních napájecích stanicích.

Prováděl zadavatel v tomto směru měření či jiný způsob zjištění za účelem ověření, jaký typ hnacího vozidla danou podmínku splňuje?

Pokud je odpověď na předchozí otázku ano, žádáme o zodpovězení následujících otázek:

- 1) u jakého typu hnacího vozidla daná měření či jiný způsob zjištění prováděl?
- 2) hradil náklady (případně podílel se na úhradě alespoň části nákladů) na daná měření zadavatel?

Pokud je odpověď na podotázku 1) předchozí otázky taková, že se jednalo o hnací vozidlo typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron), jaká opatření zadavatel provedl či provede tak, aby byl zajištěn rovný a nediskriminační přístup k uchazečům, kteří hodlají zakázku plnit prostřednictvím moderních elektrických hnacích vozidel jiných, než jsou hnací vozidla typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron)?“

Odpověď č. 3:

Zadavatel ověřoval možnost provozu dvou a více trakčně činných hnacích vozidel na vlaku přímo na požadovaném traťovém úseku, aby zjistil možnost realizace postrků různými typy hnacích vozidel z pohledu zabezpečovacího zařízení a výkonnosti trakčního napájení a souvisejících jevů v režimu zvýšeného odběru včetně funkce filtračně kompenzačních zařízení napájecích stanic na dotčeném traťovém úseku, a to prostřednictvím více druhů hnacích vozidel.

Zadavatel v žádném případě nevyklučuje možnost realizace postrků jinými typy hnacích vozidel, než které byly použity při realizovaných zkušebních jízdách. Zadavatel nespojuje povinnost realizovat postrk typy HV, které byly použity při realizovaných zkušebních jízdách Zadavatelem. Zadavatel má za to, že podmínky, které jsou předmětem dotazu, jsou splněny u těch vozidel, jejichž provoz umožní Drážní úřad. Zadavatel tak nebude bránit jinému možnému řešení, které je v souladu se zadávací dokumentací.

Otázka úhrady nákladů za provedené zkušební jízdy není dotazem k této zadávací dokumentaci. Tato informace rovněž není rozhodná při tvorbě nabídky na tuto veřejnou zakázku. Zadavatel se jí tak v rámci tohoto zadávacího řízení nebude zabývat.

Dotaz č. 4:

„Je možné během plnění veřejní zakázky změnit typ elektrického hnacího vozidla za podmínky, že plnění předmětné služby tím nebude nijak dotčeno?“

Odpověď č. 4:

Ano, je to možné. V článku 8.5 Smlouvy o poskytování služeb bude uvedeno typové označení EHV, které je nabízeným řešením. Změna by tedy byla možná na základě dodatku smlouvy (po dohodě obou smluvních stran), a to za předpokladu, že nový typ EHV bude splňovat veškeré zadávací podmínky.

Dotaz č. 5:

„Umožňují provozní předpisy zadavatele pro plnění zakázky zvolit jiný typ hnacího vozidla, než je hnací vozidlo typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron)?“

Odpověď č. 5:

Zadavatel žádným způsobem nepředjímá, jaká konkrétní EHV mají být pro plnění předmětu veřejné zakázky použita, pouze se požaduje, aby vozidla, která jsou předmětem veřejné zakázky, splňovala podmínku provozu dvou činných vozidel stejného typu na jednom vlaku a podmínku povolení provozu tohoto vozidla s činným vozidlem X4-E-Lok-AB (Vectron) na jednom vlaku.

Není ani tak věcí provozních předpisů Zadavatele, zda existuje příslušné EHV pro plnění veřejné zakázky, ale rozsah použití vozidel je dán správní činností Drážního úřadu (ať už prostřednictvím rozhodnutí či jiných aktů).

Zadavatel tak sděluje, že provozní předpisy Zadavatele umožní provozovat předmět plnění prostřednictvím jakéhokoli typu EHV za dodržení platných legislativních podmínek na trati Zadavatele.

Závěr

Vzhledem k tomu, že Zadavatel na svých podmínkách zcela setrval, Zadavatel se rozhodl ponechat lhůtu pro podání nabídky, a to do 30. 9. 2020 do 8:45 hod.

Příloha č. 1 Rozdělení vlaků podle použitých řad lokomotiv

elektronicky podepsal(a)

.....

Ing. Eduard Tržil, MPA

Ředitel odboru řízení provozu

Příloha č. 1 Vysvětlení zadávací dokumentace č. II

Rozdělení vlaků podle použitých řad lokomotiv

