

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 65068/2020-SŽ-GŘ-O8
Listů/příloh 4/0

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

Datum 23. 9. 2020

Věc: Informace k žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace č. V.

Nadlimitní sektorová veřejná zakázka na služby s názvem:

„Zavedení postrkové a příprěžní služby“

Správa železnic, státní organizace (dále jen „Zadavatel“) obdržela dne 18. 9. 2020 v 15:45 hod. následující žádost o vysvětlení zadávací dokumentace.

Dotaz č. 1 se týká čl. 3.1 Zadávací dokumentace:

„Bod 3.1

Českou Třebovou a Kolínem. **Cílem předmětu veřejné zakázky je zajistit elektrická hnací drážní vozidla, která budou schopna konat postrk a příprěž samostatně či ve dvojici vlaku o hmotnosti přesahující 2000 tun, a to dostatečnou rychlostí bez negativního vlivu na kapacitu dráhy v traťovém úseku Brno-Maloměřice – Kutná Hora. Cílem je poskytnout**

→ 2000 t je zavádějící údaj. Je potřeba vysvětlit, že bude nasazován na vlaky s vyšší hmotností, než povoluje normativ na trati přes HB a normativy doplnit do příloh.

z důvodu modernizace dráhy. **Nejvíce postižené těmito okolnostmi jsou vlaky vedené v čele s hnacím vozidlem typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron). Zadavatel se zabýval**

→ Zavádějící informace. Postiženými jsou vlaky se všemi řadami HV, jelikož normativ hmotnosti na trati přes Havlíčkův Brod je oproti trati přes Českou Třebovou velmi omezující pro všechny řady HV.

celého automatického bloku ve všech mezistaničních úsecích. **Možnost provozu kombinace typů hnacích vozidel trakčně činných na jednom vlaku musí být schválena Drážním úřadem. Tento proces je technicky, ekonomicky i časově velmi náročný. Zadavatel tak vyžaduje, aby Účastníci své služby realizovali prostřednictvím hnacích vozidel schválených pro provoz drážní dopravy v ČR spolu s hnacím vozidlem typového označení X4-E-Lok-AB (Vectron) na jednom vlaku. Účastníci mohou předložit libovolné**

veřejné zakázky. **Je proto nezbytné, aby navržené řešení bylo schváleno Drážním úřadem, jako orgánem hlavní autority v těchto věcech, již v době podání nabídky.**

→ „schválený“ typ elektrické lokomotivy X4-E-Lok-AB (Vectron) není na základě Rozhodnutí DÚ způsobilý k provozování více trakčně činných vozidel na vlaku. Rozhodnutí je dále aplikováno do Bezpečnostních dokumentů o lok., kde se píše, že v ČR a SR je dovoleno pouze 1 HV.

Podmínkou realizace soutěže je změna rozhodnutí DÚ a technických podmínek (bezpečnostního dokumentu) lok. **To fakticky znamená, že v termínu pro podání nabídky neexistuje na trhu Drážním úřadem schválené vozidlo pro účel nabídky.**

→ Zadavatel vyžaduje, aby účastníci ... Na jednu stranu zadavatel neumožní dopravcům vozbu přes omezující úsek Brandýs n.O. – Ústí n.O. a později též Blansko – Brno a z důvodu omezujících normativů hmotnosti neumožní ani odklonovou vozbu → faktická neprůjezdnost pro železniční nákladní dopravu mezi západem a východem České republiky."

Dotaz č. 2a), 2b) a 2c) se týká Přílohy č. 1 zadávací dokumentace (Bližší specifikace předmětu veřejné zakázky) a zároveň Přílohy č. 1 Smlouvy o dílo (Bližší specifikace předmětu smlouvy o poskytování služeb):

Dotaz č. 2a):

„1.1. Základní požadavky na parametry pro EHV a související podmínky

EHV používaná k poskytování služeb musí splňovat tyto podmínky a parametry:

- **být dvousystémová** (DC 3 kV/AC 25 kV) čtyřnápravová elektrická lokomotiva o trvalém výkonu minimálně 5600 kW (na straně AC 25kV) s rychlostí nad 100 km/h;

→ Nutno doplnit minimálně dvousystémová, jinak to vylučuje čtyřsystémové HV, tj i Vectron.

- schopnost dopravovat s kmenovým(i) EHV popř. ve dvojicích (vlaková + postrk) vlaky s normativem hmotnosti pro traťový úsek Brno-Maloměřice – Česká Třebová po traťovém úseku Brno-Maloměřice – Kutná Hora dle **Přílohy č. 1** tohoto dokumentu;

→ V příloze č. 1 chybí normativy hmotnosti pro tratě Kutná Hora – Havlíčkův Brod a Havlíčkův Brod – Brno-Maloměřice

- podmínku povolení provozu dvou činných vozidel stejného typu na jednom vlaku, a podmínku povolení provozu tohoto činného vozidla s činným vozidlem typu **X4-E-Lok-AB (Vectron) na jednom vlaku;**

→ Do termínu podávání nabídek nemožné."

Dotaz č. 2b):

„1.5. Vybavení EHV částí rádiového systému

- EHV, kterými je poskytován předmět veřejné zakázky, musí mít vozidlovou radiostanicí pracující v systémech GSM-R/GSM-P (900 MHz), TRS (450 MHz) a MRS (150 MHz).

→ Radiostanice MESA 23, kterými jsou vybaveny moderní elektrické lokomotivy stále nemá funkční a chválený Simplex na frekvenci 150 MHz. Schválení a možnost přehrání sw se předpokládá na druhou polovinu roku 2021. Simplex se používá zejména při sestavě vlaku (posun, zkouška brzdy). Toto lze řešit přenosnou radiostanicí, bude-li toto akceptovatelné."

Dotaz č. 2c):

„1.8. Ostatní požadavky:

- dodavatel na vlastní licenci provádí Lv jízdy a posun ve stanicích na základě pokynu dispečerského aparátu Zadavatele. Jízdy na postrku/připřeži pak vykonává na licenci dopravce, kterému je postrk/připřež poskytnut;

→ Je třeba vysvětlit. Náklady na Lv jízdy (dopravní cestu) ponese Dodavatel a následně je vyfakturuje na Zadavatele? Trakční energie jde totiž dle stejné přílohy bod 1.7. přímo na Zadavatele."

Dotaz č. 3a), 3b), 3c) a 3d) se týká Přílohy č. 3 Zadávací dokumentace (Smlouva o poskytování služeb):

Dotaz č. 3a):

„3.5 Měsíční odměna zahrnuje veškeré náklady spojené s plněním Předmětu služeb, vyjma ceny za užití dráhy jízdou vlaku a za spotřebu trakční energie spojené s plněním Předmětu služeb (dále jen „Účelně vynaložené náklady“). Účelně vynaloženými náklady

→ Je třeba vysvětlit. Dle bodu 4.5 Přílohy č.3 budou Účelně vynaložené náklady následně také vyfakturovány na Zadavatele – Nabídková cena musí být bez těchto nákladů, tyto nelze v tuto chvíli vyčíslit. S fakturací Účelně vynaložených nákladů bude spojena dosti velká administrativa, protože se budou muset rozklíčovat všechny jízdy za každý měsíc.“

Dotaz č. 3b):

3.9 Poskytovateli vzniklé Účelně vynaložené náklady budou rozúčtovány, a to tak, že Objednatel vyfakturuje výše uvedené Účelně vynaložené náklady v celkovém vyúčtování ceny za užití dráhy a spotřeby trakční energie, které je každý dopravce povinen hradit Objednateli na základě smlouvy o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních drahách a smlouvy o dodávkách trakční elektrické energie, dle stanovených účtovacích období, tyto Účelně vynaložené náklady budou kalkulovány Poskytovatelem na jím vystavené faktuře Objednateli. V případě pochybností jsou zohledněny pouze ty výdaje, které jsou Poskytovatelem prokázány a doloženy. V případě, že Poskytovatel nesouhlasí s výší vyčíslených Účelně vynaložených nákladů, může vyvolat dohádovací řízení s Objednatelem, na němž může své oprávněné nároky prokázat. Objednatel upozorňuje, že u EHV, která nejsou vybavena EMS ve správě Objednatele, nezískává automaticky v době uzavření této Smlouvy data o spotřebě trakční energie EHV. Poskytovatel tak musí počítat se zvýšenou mírou součinnosti při prokazování spotřebované trakční energie v souvislosti s Předmětem služeb.

→ Je třeba vysvětlit. Dnes dopravcům od SŽ nechodí rozpis za jednotlivé jízdy, který bude nutný k přesnému vyčíslení těchto nákladů.“

Dotaz č. 3c):

„Poskytovatel se zavazuje v případě nečekané poruchy na EHV neprodleně tuto skutečnost oznámit Objednateli (tzn. Poskytovatel oznámí uvedené dispečerskému aparátu Objednatele a kontaktní osobě Objednatele) a nejpozději do tří hodin od vzniku (nikoli nahlášení) incidentu zajistit opět plnou pohotovost čtyř EHV. Předem známé výpadky jednotlivých EHV nemohou mít vliv na poskytování Předmětu služeb.

→ Vzhledem k tomu, že závady na Vectronech se vyskytují velmi málo, tak se nebude jednat o pravidlo. Ale když k nějaké závadě dojde, tak jsou 3 hodiny velmi málo. Za tu dobu ani nedostaneme strojevedoucího k nějaké jiné lokomotivě v republice, která by mohla do postrkové služby zasáhnout.

→ Plánovaná údržba se tedy vždy musí řešit výměnou HV v provozu?

→ Právě pro tento případ bude nutné držet záložní adhoc lokomotivu, která bude schopna ve velmi krátké době zasáhnout do provozu. Jak se bude postupovat v případě, že k poškození lokomotivy dojde např. závadou na trakčním vedení (zavinění SŽ) a dojde k poškození sběrače? Vina není na naší straně, náhradní HV není připravena a budeme platit sankce? Sankce za KAŽDOU hodinu, kdy nejsou v provozu 4 EHV je 10000,- Kč za každou započatou hodinu a jednotlivý případ!“

Dotaz č. 3d):

„Poskytovatel je povinen udržovat aktuální seznam EHV, kterými je Předmět služeb poskytován. Výchozí seznam je uveden v Příloze č. 4 této Smlouvy. Tento seznam může

→ Příloha č. 4 chybí.“

Dotaz č. 4:

„→ Zadávací dokumentace má 153 stran a všechno se opakuje minimálně 2x. Naopak některé podstatné a dokumentaci zmíněné věci chybí.“

Závěr

Tato žádost o vysvětlení zadávací dokumentace byla podána opožděně, jelikož lhůta pro podání žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace, na které je Zadavatel povinen odpovídat, uplynula dne 17. 9. 2020 (viz. čl. 18.2.2 Zadávací dokumentace ve spojení s § 98 odst. 1 písm. a) a odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů). Navíc se jedná o totožnou žádost o vysvětlení zadávací dokumentace, která byla doručena Zadavateli dne 7. 9. 2020 a na kterou Zadavatel v řádné lhůtě formou vysvětlení zadávací dokumentace č. I odpověděl prostřednictvím elektronického nástroje EZAK. Zadavatel tedy nebude odpovídat na výše uvedené dotazy. Tímto způsobem bude Zadavatel postupovat u všech opožděně podaných dotazů.

Zadavatel ponechává lhůtu pro podání nabídky do 30. 9. 2020 do 8:45 hod.

elektronicky podepsal(a)

.....

Ing. Eduard Tržil, MPA

ředitel odboru řízení provozu