

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 1921/2021-SŽ-SSZ-OVZ

Vyřizuje Kateřina Jungová
Mobil +420 720 071 563
E-mail jungovak@spravazeleznic.cz

Datum 21. 1. 2021

Zveřejněno na profilu zadavatele

„Doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břevna závor na vybraných PZS v obvodu SSZ„

Vysvětlení zadávací dokumentace - Dodatek č. 2

V souladu s článkem 7. Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace (dodatečné informace), Výzvy k podání nabídky, odpovídáme na zaslané dotazy dodavatelů takto:

Dotaz č. 2:

I) Úvod. Realizace sekvenčního sklápění závor na přejezdech, které jsou lokalizované v obvodu nebo blízkosti stanice vyvolává potřebu změny (ve větší či menší míře) dotčeného staničního zabezpečovacího zařízení (dále jen SZZ), tj. v případě, že se jedná o SZZ elektronického typu, tak jeho adresného SW (ASW) a pokud se jedná o stanici zahrnutou do systému ETCS, tak i ASW dotčené radioblokové centrály (RBC), tzn. realizace sekvenčního sklápění závor takových přejezdů představuje kromě relativně jednoduché změny v obvodech dotčených PZS i další vyvolané změny SZZ a příp. ETCS, které podléhají stanoveným národním homologačním procesům, které navíc, v případě systému ETCS musí být vypořádány v souladu s platnou evropskou legislativou.

Změnu certifikovaného subsystému CCS (ETCS), je nutno zohlednit ve vydaném certifikátu postupem dle článku 7.2.1b.1 nařízení Komise 2016/919 (TSI CCS). *Pozn. Dle doposud proběhlých diskuzí mezi dodavatelem subsystému ETCS, notifikované osoby a Správy železnic, s.o. je při změně takového rozsahu nutné minimálně vyjádření notifikované osoby, které by doplnilo stávající certifikát.* Má tento proces zajistit dodavatel předmětné stavby a zahrnout náklady do své nabídky nebo jej zajistí provozovatel, resp. zadavatel (Správa železnic, s.o.)? *Pozn. Upozorňujeme, že při každé další stavbě, která systém ETCS ovlivní, je nutno proces recertifikace znovu podstupovat, proto je žádoucí (a nejen z toho důvodu) vždy kumulovat všechny změny do jednoho časového období a do jedné stavby a neprovádět časté malé změny.*

Odpověď na dotaz č. 2:

V době dokončování projektu nebyly dokončeny aplikace ETCS. V době nasazení funkcionality břevna závor je třeba zohlednit úpravu tohoto systému. Předpokládá se zajištění tohoto procesu zhotovitelem. Tato činnost je uvedena v SO98-98 v položce 5.

Dotaz č. 3:

Jelikož změna PZS a ASW SZZ i RBC je technickou změnou železničního systému, musí být tato posouzena postupem dle nařízení Evropské Komise 402/2013 jako změna s možným dopadem na bezpečnost. Posouzení rizik musí být věcně i formálně řešeno v souladu s Metodickým

pokynem GŘ DÚ ČR pro posuzování rizik. Má tento proces zajistit dodavatel předmětné stavby a zahrnout náklady do své nabídky nebo jej zajistí provozovatel, resp. zadavatel (Správa železnic, s.o.)?

Odpověď na dotaz č. 3:

Dle nařízení Evropské Komise 402/2013 je zhotovitel povinen hodnocení rizik předložit v požadovaném rozsahu a tuto zprávu investorovi předložit. Zajištění zprávy mělo být předmětem nabídky uchazečům.

Dotaz č. 4:

Upozorňujeme, že Správa železnic prostřednictvím svého O14 aktuálně pracuje na nové přístupu/specifikaci k výpočtu přibližovacích úseků přejezdů, který má umožnit systému ETCS navádět drážní vozidlo na vjezdovém zhlaví, které je součástí PÚ přejezdu, po první výhybku konstrukční rychlostí a nikoliv návěstěnou rychlostí. *Pozn. Záměrem je zjevně využít dostupných výhod ETCS. Není, z tohoto pohledu vhodné, aby v předmětné stavbě byl tento nový přístup aplikován tam, kde aplikace sekvenčního sklápění závor vyvolává změnu ASW v SZZ a RBC s cílem redukovat následné změny certifikovaného subsystému CCS včetně nákladů touto změnou vyvolaných?*

Odpověď na dotaz č. 4:

V době zpracování projektu projektant postupoval dle požadavku normy ČSN 34 2650 ED.2 a dopisu O14 č.j. 3867/2017-SŽDC-O14. Pokud dojde ke schválení nového postupu před zahájením realizačních prací, upřesní zadavatel další postup.

Dotaz č. 5:

V zadávací dokumentaci (dále ZD) v rámci PS17 „PZS v km 229,110 (P6829), trať Brno-Židenice – Svitavy“ lze nalézt změnu závěrové tabulky (dále ZT) v souvislosti se změnou rychlosti (viz TZ zpráva str. 4 a 5). Potvrdí zadavatel, že v žádném dalším případě/provozním souboru stavby není a nebude potřeba změny ZT?

Odpověď na dotaz č. 5:

Projektant přeschválil situační schémata, závěrové tabulky a tabulky přejezdů ve smyslu dotčených změn vyvolaných doplněním funkcionality sekvenčního sklápění břevna závor v době odevzdání projektu. Na základě výše uvedených informací a v jejich rozsahu nepředpokládáme další změny těchto dokumentů.

Dotaz č. 6:

Z dopisu 7926/2016-SŽDC-O14 „Požadavek na aplikaci sekvenčního sklápění závor na přejezdech v rámci investičních a opravných akcí“ vyplývá, že u přejezdů situovaných v zatáčce pozemní komunikace musí být vyhodnoceno riziko možného poškození břevna závor vozidly vyjíždějícími z přejezdu. Žádáme zadavatele o potvrzení, že toto riziko neexistuje.

Odpověď na dotaz č. 6:

Potvrzení o neexistujícím riziku, že dojde k poškození břevna závor vyjíždějícími vozidly nelze vydat, protože takovéto riziko existuje vždy i u zcela kolmému přejezdu. K poškození břevna závor může dojít i v bez výstražném stavu na PZZ v době, kdy jsou břevna závor ve vztyčené poloze.

Dotaz č. 7:

Chápeme správně, že nedojde k dotčení stávajících břevna/závor?

Odpověď na dotaz č. 7:

Ano, u stávajících přejezdů budou zachována stávající břevna závor. V době odevzdání projektu nebyly požadavky ani nebyly platné metodické pokyny vznášející dodatečné požadavky na břevna závor.

Dotaz č. 8:

II) Úvod. I dle ZD (viz jednotlivé TZ) dochází stavbou k dotčení mnoha zabezpečovacích systémů ve značném rozsahu včetně systémů ETCS. Dochází také k dotčení stávajících, běžících i budoucích staveb (dále související stavby), i viz článek 3. ZTP. Pokud nedojde k absolutní koordinaci se souvisejícími stavbami je zřejmé, že předpokládaná hodnota zakázky (dle inzerátu) je zcela lichá a ve výsledku bez splnění předpokladu absolutní koordinace by byla násobně vyšší. V některých případech „dotčení“ v tento moment neexistuje související stavba. Není splnitelná ani celková lhůta pro dokončení Díla 7 měsíců ani lhůta pro dokončení stavebních prací 4měsíce (dle SOD: 4 měsíce lhůta pro dokončení stavebních prací + 3 měsíce na dopracování dokumentace viz SOD článek 3.6).

Jakým způsobem hodlá zadavatel řešit/zohlednit nutnost absolutní koordinace souvisejících staveb i ve vztahu k předpokládané celkové lhůtě pro dokončení Díla i předpokládané hodnotě zakázky?

Odpověď na dotaz č. 8:

V případě, že bude zhotovitelem doloženo, že i přes veškeré kroky nebylo možné docílit absolutní koordinace v předpokládané lhůtě pro dokončení díla, lze řešit tuto skutečnost dodatkem.

Dotaz č. 9:

Předpokládá zadavatel, že bude měněna jak celková lhůta pro dokončení stavebních prací, tak i celková lhůta pro dokončení Díla adekvátně dle možností dokončování dílčích částí této stavby dle dostupnosti/možností souvisejících staveb?

Odpověď na dotaz č. 9:

V případě, že bude zhotovitelem doloženo, že i přes veškeré kroky nebylo možné dokončit dílčí části v předpokládané lhůtě tak lze řešit tuto skutečnost dodatkem.

Dotaz č. 10:

Jestliže nebudou takové (související/dotčené) stavby k dispozici jakým způsobem budou řešeny náklady na takovýto zásah do stávajících systémů?

Odpověď na dotaz č. 10:

Pokud zhotovitel prokáže nemožnost realizovat společně se související stavby lze tuto skutečnost řešit operativně dodatkem.

Sdělení zadavatele:

Zadavatel informuje účastníky zadávacího řízení o prodloužení lhůty pro podání nabídek. Lhůta bude prodloužena o **1** kalendářní den.

Nabídka musí být podána nejpozději **do 2. 2. 2021 do 12:00 hod.**

Zadavatel poskytne současně zde uvedené vysvětlení na profilu zadavatele (<https://zakazky.szdc.cz>).

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

V Praze dne 21. 1. 2021

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel Stavební správy západ
(podepsáno elektronicky)