



Váš dopis zn.: -
Ze dne: -
Naše zn.: 15972/2018-SŽDC-SSZ-UE-OVZ

Vyřizuje: Hlídková
Telefon: 972244810
Mobil: 724321788
E-mail: hlikova@szdc.cz
V Praze dne: 24.04.2018

Zveřejněno na profilu zadavatele

„ETCS Plzeň (mimo) - Cheb“

Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace č. 2

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění a s odvoláním na znění článku 7 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na obdržené dotazy a provádíme následující úpravu zadávacích podmínek takto:

Dotaz č. 10:

V dokumentaci zakázky je rozpor mezi přípravnou dokumentací a ZTP ve věci umístění RBC Cheb (umístění v ŽST Cheb resp. na CDP Praha). Umístění RBC Cheb mimo CDP Praha, kde jsou umístěna všechna „česká“ RBC společně, považujeme za nešťastné a z hlediska obsluhy a údržby za velmi neefektivní.

Lze potvrdit, že RBC Cheb bude logicky umístěno na CDP Praha shodně se všemi doposud vybudovanými „českými“ RBC?

Odpověď č. 10:

RBC pro ŽST Cheb bude umístěna na CDP Praha v souladu s TZ zabezpečovacího zařízení.

Dotaz č. 11:

Z dokumentace zakázky není zcela jasně zřejmé, jaké se požaduje umístění a jaká skladba ovládacích a servisních pracovišť ETCS pro RBC Cheb.

Lze tuto zpřesnit?

Odpověď č. 11:

Ovládací a servisní pracoviště pro RBC Cheb budou dodány v souladu s TZ zabezpečovacího zařízení - 2 kusy – jedno na CDP Praha a druhé v DK ŽST Cheb. Skladba obou pracovišť bude stejná, jako u pracovišť, která byla již zřízena pro RBC, která jsou již v současné době aktivní.

Dotaz č. 12:

V dokumentaci zakázky je rozpor mezi ZTP a TZ ve věci VCRP. ZTP stanovuje v přesně určených místech VCRP doplnit, TZ z PD o doplnění VCRP nepíše. Toto je ještě podpořeno textem zde uvedeným: *Vzhledem k tomu, že ve stávajícím stavu žádná stanice neumožňuje vjezdy na obsazenou kolej, tak se nepředpokládá nikde zřízení přechodu z modu FS do modu OS. Vzhledem k předpisům SŽDC s.o. však nelze opomenout, že v ŽST může dojít u hlavních návěstidel ke změně vlaku na posunující díl bez jejich zastavení v místě hlavního návěstidla a RBC musí toto umožňovat a to i z důvodu možnosti jezdit na obsazenou kolej na PN*

případně jiným způsobem dle předpisu SŽDC D1. Tuto funkcionalitu je třeba předpokládat u všech odjezdových návěstidel.

Jak správně požadavek na doplnění VCRP vyložit a lze upřesnit výklad textu z TZ?

Odpověď č. 12:

Požadavky na VCRP představují kromě SW úprav také úpravu pořadí světel na dotčených návěstidlech. V PD nebyla tato funkčnost řešena. V rámci zadávané stavby požadujeme tuto funkčnost vyřešit dle zadání, jedná se o vjezd vlaku na obsazenou kolej, kdy nedochází ke změně vlaku na posunující díl. Změna vlaku na posunující díl bez jejich zastavení je jiný problém, který je nutno řešit podle PD.

Dotaz č. 13:

V TZ, která je součástí zadávací dokumentace, je nejasnost ve věci maximální délky vlaků. V této zprávě je zmíněn předpoklad provozu vlaků o délce až 740 m (str. 41: Dle upozornění zástupce OŘ UNL PO K. Vary, týkající se výhledového provozování vlaků Nex DB s délkou 740m, byla prověřena možnost jejich odstavení na některé z kolejí.) ZTP ale na straně 6 připouští provoz pouze vlaků do délky 650 m.

Který z údajů máme brát jako závazný?

Odpověď č. 13:

Součástí stavby není úprava kolejiště v železničních stanicích ani změna polohy hlavních návěstidel (mimo žst Cheb). Údaj, na který upozorňujete, není uveden v ZTP, ale v příloze k ZTP č. 4 (str.6). Údaje, uvedené v příloze č. 4, jsou aktuální pro řešení rozmístění balzů dle přílohy k ZTP č.8. Upozornění OŘ UNL PO K.Vary se týká žst Cheb, kde je ho nutno v rámci stávající konfigurace kolejiště respektovat.

Dotaz č. 14:

SZZ Cheb:

Dnes je v TÚ Lipová u Chebu – Cheb traťový PZS (typu PZZ-EA) s vazbami do SZZ Lipová. V rámci úprav Žst Cheb dojde k vysunutí vjezdových návěstidel 1L a 2L tak, že nově bude tento PZS součástí ŽST Cheb. TZ, str. 41: S ohledem na posun vjezdových návěstidel 1L a 2L dojde k integraci stávajícího přejezdu P309 (LC2) v km 453,267 do staničního zabezpečovacího zařízení elektronického stavědla. Z toho důvodu dojde ke kompletní rekonstrukci zařízení, včetně úpravy stávajících kontrolních prvků a diagnostiky (v současnosti zavedeno do ESA 11 Lipová).

- a) **Má se uvažovat s vybudováním nového PZS, nebo se předpokládá úprava stávajícího PZZ-EA?**

Odpověď č. 14 a):

Vzhledem k tomu, že zařízení je z r.2008, není nutné uvažovat s novým zařízením, pouze musí dojít k rekonstrukci a úpravě příslušných částí zařízení, kterých se dotknou vyvolané úpravy.

- b) **Lze použít stávající základy pro nová návěstidla, která budou umístěna ve stávajících polohách?**

Odpověď č. 14 b):

Zabezpečovací zařízení ŽST Cheb os. n., St.1 a St.2 je z let 1995 - 1997 a je tedy účetně odepsané. Z tohoto důvodu se nepředpokládá využití stávajících základů návěstidel.

Dotaz č. 15:

V dokumentaci zakázky je uveden odstavec týkající se problematiky geodetického zaměření: SŽG poskytne geodetické a mapové podklady, které má ve svém archivu. V případě potřeby doplnit nebo aktualizovat

geodetické a mapové podklady, je toto součástí zakázky. Ostatní části geodetické dokumentace jsou předmětem plnění a zhotovitel si je ocení.

Jaké geodetické mapové podklady může SŽG poskytnout, jaké prvky zabezpečovací infrastruktury jsou v mapových podkladech uvedeny, s jakou přesností jsou zaměřeny a jsou součástí mapových podkladů vzájemné vzdálenosti těchto prvků? Pokud ano, tak s jakou přesností a jaká je garance této přesnosti?

Odpověď č. 15:

Jaké geodetické mapové podklady může SŽG poskytnout?

Geodetické podklady TÚ 0203 v km 349,0 – 455,0 z archivu SŽG Praha

Soubor	Datum poslední aktualizace	Poznámka	Km od	Km do
V tomto úseku právě probíhá stavba „Uzel“ + „Průjezd uzlem“			349,094 350,094	349,656 351,233
JZM0203KM351-354ML004-009	r.2001 - 2003	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	351,233	354,552
JZM0203KM354-357ML009-012	r.2006 - 2007	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	354,552	356,687
JZM0203KM357-359ML013-016	r.2007	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	356,687	359,342
JZM0203KM359-361ML017-019	r.2008	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	359,342	361,3
JZM0203KM361-366ML020-027	r. 2008 - 2009	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	361,3	365,922
JZM0203KM366-371ML028-035	r. 2008	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	365,922	370,935
JZM0203KM371-373ML036-038	r. 2008	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	370,935	372,695
JZM0203KM373-377ML039-045	r. 2008	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	372,695	377,126
JZM0203KM377-378ML046-047	r. 2008	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	377,126	378,221
JZM0203KM378-381ML048-052	r. 2008 - 2009	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	378,221	381,05
JZM0203KM381-384ML053-056re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“	381,05	383,71
JZM0203KM383-387ML057-060re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	383,71	386,4
JZM0203KM386-388ML061-062re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	386,4	387,641
JZM0203KM387-390ML063-066re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	387,641	389,966

JZM0203KM389-392ML067-069re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	389,966	391,749
JZM0203KM391-396ML070-076re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	391,749	395,775
JZM0203KM395-398ML077-079re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	395,775	397,744
JZM0203KM397-404ML080-088re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	397,744	403,498
JZM0203KM403-409ML089-095re	r. 2014	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	403,498	408,043
JZM0203KM408-411ML096-099re	r. 2014	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	408,043	410,925
JZM0203KM411-414ML100-104re	r. 2012	Podklady z „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ JZM z DSP	410,925	413,745
Plana_Lipova	r. 2012	Optimalizace trati Planá – Cheb (Skanska)	413,745	443,85
Lipova_Cheb.dgn	r. 2012	Optimalizace trati Planá – Cheb (Skanska)	443,85	453,428
JZM0203KM453-455ML165-167re_Cheb	r. 2017		453,428	455

Geodetické podklady TÚ 0112 z archivu SŽG Praha

Soubor		Datum poslední aktualizace	Poznámka	Km od	Km do
0112KM235-236.dgn	0112KM235-237.txt	Srpen 2015	Zaměřeno pouze osa koleje+3,5m od osy koleje	235,800	236,100
0203KM453-455-0112KM236-238re.dgn	0203KM453-455-0112KM236-238re.txt	Listopad 2016		236,100 453,400	237,200 455,000

Geodetické podklady TÚ 0204 z archivu SŽG Praha

Soubor		Datum poslední aktualizace	Poznámka	Km od	Km do
0204KM150-151.dgn	0204KM150-151.txt	Březen 2016	OHL ŽS	150,200	150,500

Geodetické podklady TÚ 0211 z archivu SŽG Praha

Soubor		Datum poslední aktualizace	Poznámka	Km od	Km do
0211KM071-074.dgn	0211KM071-074.txt	Březen –Duben 2017		71,300	73,700

Jaké prvky zabezpečovací infrastruktury jsou v mapových podkladech uvedeny?

Přikládám odkaz na Fotokatalog, kde je možné si vyhledat co a jak měří. U přejezdů se měří veškeré viditelné prvky.

<http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni/externi.html>

S jakou přesností jsou zaměřeny?

U železničního svršku, staveb železničního spodku a dalších předmětů měření, které zasahují nebo mohou zasahovat do průjezdného průřezu nebo volného schůdného a manipulačního prostoru je vše zaměřeno ve 2. třídě přesnosti - ostatní polohové a výškové zaměření může být ve 3. třídě přesnosti.

Jsou součástí mapových podkladů vzájemné vzdálenosti těchto prvků?

Součástí mapových podkladů nejsou vzájemné vzdálenosti (kóty) prvků zabezpečovací infrastruktury.

Ing. Lubor Hrubeš

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ředitel Stavební správy západ
na základě „Pověření“ č. 1605 ze dne 13.06.2013