



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -  
Naše zn.: 2675/2015/SSZ-ÚE

Vyřizuje: Ing. Marek Chromčák  
Telefon: +420 972 244 738  
Mobil: +420 601 566 324  
E-mail: [chromcak@szdc.cz](mailto:chromcak@szdc.cz)

Datum: 19.02.2015

**rozdělovník**

## **„Technicko-provozní studie – Technická řešení VRT“ Dodatečné informace zadavatele - Dodatek č. 7 - odpovědi na zaslané dotazy dodavatele**

V souladu s ustanovením § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a s odvoláním na znění článku 6 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace zadavatel poskytuje následující dodatečné informace:

### **Dotaz č. 32:**

Na straně 5 Pokynů pro dodavatele je uvedeno, že „výkresová část bude obsahovat typový projekt železniční stanice na VRT, určené pro osobní nebo nákladní dopravu“. Rozumíme tomu správně, že stanice má být jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu? Nebo je na zhotoviteli, aby si vybral? Prosíme o vysvětlení.

### **Odpověď č. 32:**

Zadavatel požaduje vypracování typového projektu železniční stanice na VRT určené pro osobní dopravu a typového projektu železniční stanice na VRT zároveň pro osobní i nákladní dopravu. Význam slova nebo zde není vylučovací, tj. že stanice má umožňovat průjezd osobních nebo (i) nákladních vlaků. Mezi hlavní zásady koncepce RS pro zpracování studie patří předpoklad provozu vlaků osobní dopravy stejně jako i možnost provozu rychlých nákladních vlaků. Doložit tak bude nutné řešení stanic pro osobní i nákladní dopravu.

### **Dotaz č. 33:**

V odpovědi na dotaz č. 4 z dodatečných informací č. 1 Zadavatel uvedl, že požaduje „kompletně zpracované a s dotčenými subjekty projednané návrhy nového znění norem a předpisů (dosažení souladu návrhů se stanovisky dotčených subjektů).“

Prosíme o informaci, kdo budou dotčené subjekty – velikost množiny připomínkových míst má samozřejmě vliv na časovou náročnost prací. Podotýkáme, že u norem a dalších legislativních dokumentů, které budou jako Studií navrženy jako nové, není známo, kdo se následně stane jejich gestorem.

### **Odpověď č. 33:**

Návrhy nového znění norem musí být projednány se subjekty zapojenými do činnosti příslušných Center technické normalizace (CTN) a příslušných Technických normalizačních komisí (TNK).

TNK jsou odbornými normalizačními orgány s celostátní působností, registrovanými, metodicky řízenými a koordinovanými Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ÚNMZ). ÚNMZ je organizační složkou státu v resortu Ministerstva průmyslu a obchodu ČR. Činnost TNK je založena

na principu zainteresovanosti různých zájmových oblastí společnosti na dosažení vzájemně prospěšných normalizačních řešení, a to formou účasti pověřených zástupců příslušných orgánů, organizací a podnikatelů v TNK, kteří uplatňováním požadavků svých zájmových oblastí zabezpečují dosažení konsenzu v řešených normalizačních otázkách.

ÚNMZ v souladu se záměrem zefektivnění normalizačních činností vytváří také síť spolupracujících subjektů, tzv. Center technické normalizace (CTN). Prvořadou povinností těchto center je zajišťování normalizačních činností v celém procesu tvorby technické normy, tj. od účasti na tvorbě normy od etapy schváleného projektu v rámci mezinárodních a evropských normalizačních organizací až po zpracování textu normy při jejím přejímání do soustavy českých technických norem, ale i tvorba původních českých technických norem. Tato CTN disponují kvalifikovaným zpracovatelským zázemím ve svěřených oborech. Ve vztahu k příslušné TNK působí CTN jako aktivně spolupracující člen.

#### **Dotaz č. 34:**

V odpovědi na dotaz č.27 z dodatečných informací č. 4 Zadavatel uvedl, že u specialisty na projektování dopravních staveb nepožaduje reálnou zkušenost s vyššími stupni dokumentace VRT, protože nemusí řešení navrhovat na základě osobní zkušenosti s projektováním VRT, ale především na základě výsledků zahraniční analýzy při současné participaci ostatních kvalifikovaných osob.

Proto se Zadavatele ptáme, jakými kritérii má na mysli, že bude zajištěna potřebná kvalifikace osob (y) zpracovávající zahraniční analýzu. K tomu uvádíme, že požadavky na členy týmu ad „c) experti zapojení do činnosti Centra technické normalizace“ toto automaticky neimplikují, protože „účast na normalizačním procesu“ může představovat například jen pasivní připomínkování norem [a to navíc případně i jen partikulárním pohledem] nebo jejich překlad do národního jazyka, což rozhodně nelze považovat za prokázání expertních kompetencí v oblasti problematiky VR železniční dopravy.

K dotazu č. 27 a odpovědi Zadavatele na něj ještě podotýkáme, že u jiných zakázek Zadavatele, například Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov (<https://www.vhodne-uverejneni.cz/zakazka/zvyseni-tratove-rychlosti-v-useku-kurim-tisnov>), kde je předmětem zakázky zpracování projektu stavby, se u vedoucího týmu požaduje reference na alespoň dvě zakázky na projekt stavby, tedy na stejný stupeň (typ) dokumentace jaký je předmětem zakázky; u řady dalších členů týmu, pak praxe v projektování obdobných zakázek. Proč u této zakázky, která je svou náplní strategická a kde je výstupem mj. zpracování projektů, se připouští takový dodavatel, kterému stačí jediný člen týmu s jedinou referencí na VRT, a to ještě navíc na stupeň dokumentace o dva stupně nižší (reference pouze na územně-technickou studii)?

Upraví (zpríslní) Zadavatel kvalifikační kritéria tak, aby je splnili pouze dodavatelé, kteří mají reálnou zkušenost s technickými řešeními VRT tím zajistil opravdu efektivní a kvalitní zpracování Studie?

#### **Odpověď č. 34:**

Technicko-provozní studie má řešit problematiku vysokorychlostních tratí v komplexní rovině. Primárně má řešit dopad nových technických požadavků a nároků konstrukce VRT na stávající legislativu, problematiku technických specifikací pro interoperabilitu a návrh nových nebo úprav stávajících norem ČSN, předpisů SŽDC, legislativy ČR nebo jiných standardů pro otázky, které nejsou dostatečně řešeny stávající národní legislativou. Proces normalizace je shodný pro oblast konvenční železnice stejně jako pro oblast VRT. Realizační tým dodavatele proto musí obsahovat experty zapojené do činnosti Centra technické normalizace (CTN), kteří se účastnili normalizačního procesu pro zajištění úkolů tvorby ČSN včetně mezinárodní spolupráce při tvorbě technických norem v rámci mezinárodních a evropských normalizačních organizací, projektů technické normalizace a dalších činností s tím spojených v oblastech týkajících se železničního sektoru. Jak již bylo uvedeno v odpovědi č. 26 v dodatku č. 4 je možné požadavek na účast těchto expertů v normalizačním procesu po dobu nejméně 12 měsíců v posledních 3 letech pro zajištění tvorby ČSN včetně mezinárodní spolupráce naplnit jejich analogickou činností v zahraničí v oblasti železnice.

Realizační tým dodavatele musí obsahovat také odborníky na oblast interoperability, kteří se přímo účastnili práce v orgánech Evropské komise nebo Evropské agentury pro železnice nebo sdružení a subjektů, se kterými Evropská komise konzultuje návrhy TSI.

Kvalifikační kritéria jsou nastavena tak, aby odpovídala požadovanému rozsahu a stupni díla a aby nebyla současně vůči potenciálním uchazečům diskriminační.

**Dotaz č. 35:**

V dodatku č. 3, novelizační bod číslo 3) je stanoven konečný termín plnění: „T: podpis SOD + 4 měsíce“, což je dřívější termín pro první dílčí plnění (+ 9 měsíců) a pro druhé dílčí plnění (+ 11 měsíců). Může, prosím, Zadavatel tento rozpor objasnit?

**Odpověď č. 35:**

Jak vyplývá z bodu 2) dodatku č. 3 tak, se zhotovitel zavazuje ukončit plnění předmětu smlouvy ve finální verzi nejpozději **24 měsíců** od nabytí účinnosti smlouvy. V odpovědi č. 21 v dodatku č. 2. také uvádíme, že akceptujeme doporučení tazatele a prodlužujeme dobu zpracování. Máme tak za to, že o době plnění díla **24 měsíců** není pochyb a Vámi uvedená nejasnost je pouze výsledkem písařské chyby.



**Ing. Lubor Hrubeš**  
ředitel