



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.: 14094/2014/SSZ-ÚE

Vyřizuje: Ing. Marek Chromčák

Telefon: +420 972 244 738

Mobil: +420 601 566 324

E-mail: chromcak@szdc.cz

Datum: 18.09.2014

rozdělovník

„Technicko-provozní studie – Technická řešení VRT“

Dodatečné informace zadavatele - Dodatek č. 1 - odpovědi na zasláné 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. 1:

V části Technická zpráva je uvedeno, že v kopii norem, předpisů, technických standardů vč. Českého překladu budou nedílnou součástí dokladové části studie.

Výběr těchto dokumentů je na uvážení zhotovitele nebo mu je určí jmenovitě zadavatel?

Odpověď č. 1:

Výběr dokumentů bude navrhnout zpracovatelem tak, aby pokrýval celou požadovanou problematiku. Tento výběr dokumentů bude projednán a odsouhlasen na pracovním jednání se zpracovatelem. S takto vybraným spektrem dokumentů bude dále pracováno. V případě zjištění deficitu pokrytí některé z požadovaných oblastí v dalších fázích řešení nelze vyloučit potřebu rozšíření předmětného výběru.

Dotaz č. 2:

V části Technická zpráva je uvedeno, že v kopii norem, předpisů, technických standardů vč. českého překladu budou nedílnou součástí dokladové části studie.

Jakou formu překladu požaduje zadavatel. Úředně ověřenou nebo volný překlad zpracovatele?

Odpověď č. 2:

Překlad nemusí být úředně ověřený, ale musí být vyhotoven na velmi vysoké odborné úrovni s ohledem na nezbytnou srozumitelnost, jednoznačnost a zejména odbornou bezchybnost. Za tímto účelem zpracovatel vyjde ze Slovníku dopravní terminologie (ČVUT, 2010).

Dotaz č. 3:

Minimálně musí být získány informace z Německa, Rakouska, Španělska, Francie a Itálie.
Jakou formu získání informací požaduje zadavatel. Předání podkladů na základě požadavku zpracovatele.
Návštěvu u příslušného manažera infrastruktury?

Odpověď č. 3:

Zpracovatel si musí všechny relevantní podklady obstarat ve své režii a to formou, kterou uzná za vhodnou.

Dotaz č. 4:

Návrh nových norem a předpisů.

Jakou formu návrhu požaduje zadavatel. Kompletně zpracované a projednané nové znění norem a předpisů?

Odpověď č. 4:

Ano, kompletně zpracované a s dotčenými subjekty projednané návrhy nového znění norem a předpisů (dosažení souladu návrhů se stanovisky dotčených subjektů). Výsledná odevzdávaná podoba musí následně umožnit bezproblémové využití zpracovaných návrhů v oficiálním procesu změny těchto norem/předpisů.

Dotaz č. 5:

Výkresová část

Typový projekt železniční stanice

Jaké měřítko a podrobnosti požaduje zadavatel?

Odpověď č. 5:

V rozsahu směrnice GR 11/2006, příloha 2, Situace budou postačovat v M 1 : 1 000.

Dotaz č. 6:

Výkresová část

Typový projekt železniční stanice

Ve kterých profesích má být typový projekt rozpracován?

Odpověď č. 6:

V rozsahu směrnice GR 11/2006.

Dotaz č. 7:

Typový projekt odbočky

Jaké měřítko a podrobnosti požaduje zadavatel?

Odpověď č. 7:

V rozsahu směrnice GR 11/2006, příloha 2, Situace budou postačovat v M 1 : 1 000.

Dotaz č. 8:

Typový projekt odbočky
Ve kterých profesích má být typový projekt rozpracován?

Odpověď č. 8:

V rozsahu směrnice GR 11/2006.

Dotaz č. 9:

Typový projekt řešení mostních objektů a tunelů
Jaké konstrukční detaily má zadavatel na mysli?

Odpověď č. 9:

Počet a typ řešení detailů závisí na koncepci řešení mostních objektů a tunelů. Jedná se například o řešení dilatačních příčných a případných podélných spár, uložení mostovky na nosné konstrukci, vazba mezi bezстыkovou kolejí a mostovkou, přechod mezi mostovkou a plání, provedení říms vč. případných pochozích ploch, atd. Návrhy tunelů a způsob zajištění bezpečnosti v nich, je žádoucí řešit v souladu se zabezpečovacím zařízením tak, aby nedocházelo k podvazování železniční dopravy.

Dotaz č. 10:

Hlavní zásady koncepce VRT pro zpracování studie

Předpokládá se běžný celodenní provoz konvenčních vlaků osobní dopravy?
Jaké druhy konvenčních osobních vlaků má zpracovatel uvažovat?

Odpověď č. 10:

Ano, v rozsahu běžného občanského dne, tj. cca 4:00 - 24:00.

Úkolem zpracovatele je především stanovit omezující podmínky pro provoz konvenčních vlaků po VRT, tzn. stanovení minimálních technických parametrů vozidel, která mohou z pohledu TSI a jiných norem/předpisů být pro provoz na trati VRT uvažována při zohlednění skutečnosti, že bude kombinován provoz různými rychlostmi při uvažované (dle ÚTS) osové vzdálenosti kolejí. Je nezbytné vyhodnotit, zda bude (či případně nebude) a za jakých podmínek možné zajistit plynulý přechod provozovaných vozidel, která budou k dispozici z období před realizací RS. Bude nutné vyhodnotit, zda a za jakých podmínek bude umožněn po VRT provoz již dnes standardních souprav sestavených např. lok ř. 380 ČD a vozů ř. Bmz, dálkových jednotek „Railjet“ či případně i jiných typů osobních souprav s maximální rychlostí 160 až 230 km/h včetně např. příměstských a dálkových jednotek.

Dotaz č. 11:

V omezeném rozsahu se předpokládá provoz konvenčních vlaků nákladní dopravy
Může zadavatel upřesnit, o jaký druh konvenčních nákladních vlaků se jedná?

Odpověď č. 11:

V tomto případě lze uvažovat o soupravách pro kombinovanou dopravu: rychlé kontejnerové vlaky. Úkolem zpracovatele je především stanovit omezující podmínky pro provoz nákladních vlaků (ať již typu Eurocarex či případně konvenčních) po VRT, tzn. stanovení minimálních technických parametrů vozidel a jejich souprav, které mohou z pohledu TSI a jiných norem/předpisů být pro provoz na trati VRT uvažovány při zohlednění skutečnosti, že bude kombinován provoz různými rychlostmi při uvažované (dle ÚTS) osové

vzdálenosti kolejí. Zpracovatel musí také podrobně vyhodnotit, jaké dopady do realizované infrastruktury by umožnění provozu těchto vlaků mělo (především např. požadavky na převýšení ve vztahu k primárnímu požadavku komfortního provozu vlaků rychlé osobní dopavy) a další.

Zadavatel se rozhodl v návaznosti na dotazy uchazeče prodloužit lhůtu pro podání nabídek o 14 dnů, jelikož obecně vítá potenciálně co nejširší okruh uchazečů.

Prodloužení o 14 dnů je v souladu s § 40 odst. 3 ZVZ a je dostatečné a přiměřené vzhledem k povaze dotazů uchazeče. Provedenou změnu nelze považovat za takovou změnu, která by rozšířila okruh možných dodavatelů a vyvolávala tak potřebu prodloužení lhůty pro podávání nabídek tak, aby od okamžiku změny činila celou původní délku lhůty pro podání nabídek.

Zadavatel v souladu s ustanovením § 147 odst. 8 zákona, provede současně zde uvedenou úpravu v uveřejněném vyhlášení. Opravné Oznámení o zakázce - veřejné služby bude uveřejněno na webovém portálu www.vestnikverejnychzakazek.cz.

Vzhledem k provedené úpravě postupuje zadavatel v souladu s ust. § 40 odst. 3 zákona a přiměřeně prodlužuje níže uvedené lhůty.

Změny se týkají těchto ustanovení Oznámení o zakázce:

IV.3.3) Podmínky pro získání zadávací dokumentace a dalších dokumentů

Lhůta pro doručení žádostí o dokumentaci nebo přístup k dokumentům

Datum: 02 / 10 / 2014 nahrazeno 16 / 10 / 2014 Čas: 09:00

IV.3.4) Lhůta pro doručení nabídek nebo žádostí o účast

Datum: 02 / 10 / 2014 nahrazeno 16 / 10 / 2014 Čas: 09:00

IV.3.7) Podmínky pro otevírání nabídek

Datum: 02 / 10 / 2014 nahrazeno 16 / 10 / 2014 Čas: 09:15

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

V Praze dne 18.9.2014



.....
Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka odboru investičního
na základě pověření č. 1604
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace