

Zadavatel:

**Dopravní podnik Ostrava a.s.**

se sídlem: Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava

IČO: 61974757

Název veřejné zakázky:

**„Ekologizace dopravy II“**

zadávané formou zakázky malého rozsahu řízení pro sektorového zadavatele

## VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 2

Zadavatel Dopravní podnik Ostrava a.s. (dále jen zadavatel) obdržel v níže uvedeném termínu žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace. V návaznosti na obdrženou žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace zadavatel níže uvádí přesné znění žádosti a připojuje k ní vysvětlení zadávací dokumentace.

### Žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 (obdržena dne 04. 10. 2018):

V návaznosti na Vysvětlení zadávací dokumentace zveřejněného dne 25.9.2018 žádáme o vysvětlení návazně vzniklých otázek.

- 1) Ke kterým měnícím budou poskytnuty platné energetické výpočty?
- 2) Jaký bude vztah mezi termínem dokončení projektů pro novou tramvajovou trať a terminál Opavská a termínem odevzdání Studie proveditelnosti ekologizace dopravy II? Zadavatel definoval jako základní kritérium díla: Studie musí zohledňovat variantní řešení dopravní obsluhy terminálu Opavská, a to s vystavěnou tramvajovou tratí po ul. 17. listopadu a současný stav bez tramvajové tratě. Před dokončením předmětných projektů nelze tuto část zadání díla plnit. Záměrce nemůže nijak ovlivnit termín dokončení této části díla s výjimkou zpracování varianty bez nové tramvajové tratě a terminálu Opavská. Až předáním potřebných podkladů zadavatelem je možné požadovat po zájemci v této části dokončení díla v přiměřené lhůtě od převzetí podkladů.  
Je možné v případě prodloužení příslušných projektů tramvajové tratě a terminálu Opavská odevzdat studii pouze s variantou bez tramvajové tratě a terminálu Opavská bez hrozby sankcí podle návrhu smlouvy o dílo?
- 3) Zadavatel na otázku 4) odpověděl neurčitě a nespécifikoval přesně svoje požadavky na případné provedení vysokofrekvenční měření. Studie proveditelnosti může být v energetické části zpracována pouze na základě existujících údajů s teoretickými hodnotami uvažovaných proměnných. Její výsledek tak bude z hlediska teoretického zcela přesný a vždy obhajitelný. Současně ale skutečnost bude jiná, protože ji ovlivňuje mnoho vlivů, které teorie nepostihuje a výsledky studie tak budou obsahovat pouze teoretické informace. Pokud zájemce nabídne provedení měření, bude ve výsledné cenové kalkulaci dražší než jiný zájemce, který ho nenabídne. To vede zájemce k závěru, že sám musí podat nabídku bez vysokofrekvenčních měření trakčního vedení a měření, pokud má mít šanci v soutěži s 90% vahou danou na cenu uspět a zpracovat studii pouze v teoretické rovině.  
Výsledky měření, pokud by se provedla, budou mít pro zadavatele trvalejší hodnotu a mohou mu sloužit i po dokončení této studie k mnoha dalším úkolům. Vysokofrekvenčním měřením se myslí měření skutečné hodnoty trakčního napětí a proudu s frekvencí do 1 KHz (1000 snímků za sekundu). Počet snímků je proměnný podle četnosti změn měřených hodnot. Cílem vysokofrekvenčního měření je zjištění špiček (pozitivních i negativních) a jiných velice rychlých

jevů v trakční síti, které nelze zaznamenat běžnými měřicími postupy. Výstupem každého měření je protokol a datový soubor v elektronické podobě obsahující kompletní soubor naměřených dat včetně technické analýzy minimálních a maximálních naměřených hodnot v jednotlivých lokalitách (absolutní min/max, min/max s definovanou četností, percentily, střední hodnoty, statistický rozptyl).

V případě měření trvajících alespoň jeden týden zadavatel získá naprosto přesné informace o průběhu změn měřených veličin v měřeném úseku. Z takové informace je možné následně vyvodit relevantní závěry o skutečném průběhu zatížení trakčního vedení, jeho rezervách nebo přetíženosti a pokud současně proběhne měření na výstupu v měřárně, informace se rozšiřuje o zjištění skutečného stavu kabelových rozvodů TV.

Na základě získaných hodnot je možné navrhnout potřebná opatření, která zajistí plynulý provoz včetně fungování elektronických palubních systémů, u moderních vozů velice citlivých k větším výchylkám od optimálních hodnot. Dále lze změřit skutečné vytížení měřičů a zjistit rezervy kapacit v celodenním cyklu, použitelné pak např. pro dobíjení akumulátorů elektrobusů, parciálních trolejbusů a eventuálně elektromobilů.

Protože se domníváme, že pro jiný, než teoretický výsledek studie proveditelnosti jsou relevantní data o skutečném stavu celé soustavy trakčních vedení a vytíženosti měřičů naprosto podstatná, žádáme o konkrétní odpověď, zda chce zadavatel tyto údaje měření získat a pak je použít jako výchozí údaje pro zpracování této studie a kolik měřících bodů bude vyžadovat.

- 4) Zadavatel uvedl, že na otázku č. 5) nemohl odpovědět pro nedostatek informací o průběhu měření. Na vysvětlenou tedy uvádíme, že zařízení pro vysokofrekvenční měření energetického vytížení sítě je elektrické zařízení, které se přímo připojuje k trolejovému vedení nebo vývodům z měřičny a je z něj i napájeno. Toto místo následně monitoruje a získaná data ukládá do paměti. Před uvedením do provozu by měla být na takové zařízení vypracována výchozí revize a protokol o technické prohlídce a zkoušce (protokol UTZ). Následně by měl být vydán Drážním správním úřadem "Průkaz způsobilosti". Je ale ve skutečnosti více možností, jak se k problému revizí, protokolů UTZ a Průkazů způsobilosti může provozovatel postavit:
- 4.1. Před zprovozněním každého měřícího bodu vždy vypracovat revizi, protokol UTZ a Průkaz způsobilosti. Jde o finančně i časově nejnáročnější možnost.
  - 4.2. Před prvním zprovozněním měřícího bodu vypracovat revizi, protokol UTZ a Průkaz způsobilosti a dále jej už přesouvat v rámci první revize.
  - 4.3. S ohledem na to, že se jedná pouze o dočasné zařízení, které bude provozováno pouze cca jeden týden na každém místě a poté odebráno a za podmínky, že zařízení bude montovat a obsluhovat odborně způsobilá firma dle vyhlášky 100/1995 Sb, vypracovat pouze jednu výchozí revizi a to pouze pro potřeby Dopravního podniku Ostrava a.s.
  - 4.4. Od výchozí revize, protokolu UTZ a Průkazu způsobilosti zcela upustit a to za podmínky, že zařízení bude montovat a obsluhovat odborně způsobilá firma dle vyhlášky 100/1995 Sb.

Jakou z těchto možností zadavatel vyžaduje v případě, že na otázku 3. odpověděl závazným požadavkem provedení vysokofrekvenčního měření pro získání podkladů pro zpracování studie proveditelnosti?

### **Odpověď zadavatele k žádosti dodavatele č. 2 (poskytnuta dne 09. 10. 2018)**

- Ad 1) S ohledem na to, že u zadavatele dochází k obměňování vozového parku, zadavatel uvádí, že veškeré energetické výpočty již nejsou aktuální.  
S výslednými hodnotami bude nutno pracovat tak, jak je uvedeno v bodu 3. této žádosti, tzn. „Studie proveditelnosti může být v energetické části zpracována pouze na základě existujících údajů s teoretickými hodnotami uvažovaných proměnných“.
- Ad 2) Zadavatel zjišťoval aktuální stav na stavbu tramvajové tratě na VII. a VIII. obvod Ostravy Poruby. V současné době se připravují podklady k podání žádosti o vydání územního rozhodnutí s posouzením vlivů na životní prostředí („velká EIA“).

Předpoklad zpracování realizační dokumentace 12/2019, předpoklad dokončení díla 2022/2023. Z výše uvedeného se zadavatel domnívá, že požadovaná studie musí zohledňovat pouze předpoklady a odborné odhady provozu na nové tramvajové trati.

Ad 3) Zadavatel uvádí, že v rámci tohoto výběrového řízení vysokofrekvenční měření nebude požadovat.

Ad 4) Zadavatel nevybral žádnou z uvedených možností, neboť nepožaduje vysokofrekvenční měření.

Ostatní ustanovení uvedená v dokumentech a ujednání zadávacích podmínek se nemění.

V Ostravě 09. 10. 2018

Dopravní podnik Ostrava a.s.  
Poděbradova 494/2  
702 00 Ostrava, Moravská Ostrava  
18



.....  
Ing. Eva Kolarčíková  
specialista nákupu