**POJASNILA RAZPISNE DOKUMENTACIJE**

**za oddajo javnega naročila**

|  |
| --- |
| **Izdelava idejne zasnove in izvedbenega načrta za nadgradnjo železniške postaje Jesenice** |

**JN001082/2021-B01, datum objave: 25.2.2021**

**Datum prejema: 1.3.2021   12:41**

**Vprašanje 1:**

Pozdravljeni,  
  
Iz zahtev projektne naloge PN 0166 Ver. 03, (točka 7- sedma alineja in točka 8 -prva alineja) razumemo, da bo naročnik zagotovil verifikacijski organ in sicer z ločenim javnim naročilom. V zadnji alineji točke 8 pa je navedeno, da mora projektant na izdelan izvedbeni načrt pridobiti potrdilo o reviziji in verifikaciji za fazo projektiranja.  
Ali je verifikacija tudi predmet javnega naročila?  
  
Hvala in lep pozdrav.

**Odgovor 1:**

V sedmi alineji sedme točke projektne naloge je navedeno: »Projektant mora na izdelan izvedbeni načrt pridobiti potrdilo verifikaciji (VIV) za fazo projektiranja, verifikacijski organ zagotovi naročnik.« V zadnji alineji osme točke pa je navedeno: »Projektant mora na izdelan izvedbeni načrt pridobiti potrdilo o reviziji in verifikaciji za fazo projektiranja.«

Glede na navedeno bo verifikacijski organ zagotovil naročnik, vendar pa mora projektant pridobiti potrdilo o verifikaciji pri tem organu. Se pravi strošek verifikacijskega organa je pokrit s strani naročnika, pridobitev potrdila o verifikaciji pa je domena projektanta.

**Datum prejema: 8.3.2021   10:27**

**Vprašanje 2:**

Spoštovani,  
  
nekateri deli projektne naloge so slabo vidni ( slike, priloga 2). Prosimo za objavo projektne naloge v aktivni (neskenirani) obliki.

**Odgovor 2:**

Naročnik je na svoji spletni strani objavil projektno nalogo v aktivni obliki.

**Datum prejema: 8.3.2021   10:29**

**Vprašanje 3:**

Spoštovani,  
  
prosimo za objavo dokumenta IZP Nadgradnja železniške proge št. 70 Jesenice Sežana na progovnem odseku Bohinjska Bistrica Jesenice in Jesenice Hrušica, IZP 19\_804/Bohinjska, september 2020, da lahko opredelimo obseg del na relaciji Jesenice - Hrušica.  
  
Lep pozdrav

**Odgovor 3:**

Naročnik je na svoji spletni strani objavil IZP Nadgradnja železniške proge št. 70 Jesenice Sežana na progovnem odseku Bohinjska Bistrica Jesenice in Jesenice Hrušica, IZP 19\_804/Bohinjska, september 2020.

**Datum prejema: 8.3.2021   10:32**

**Vprašanje 4:**

Spoštovani,  
  
ali je predmet projektiranja faze IzN tudi celotna "nova" enotirna proga Jesenice Hrušica, vključno s predorom in postajališčema Jesenice bolnišnica in Hrušica, vključno z opremo (zavetišča, zunanja razsvetljava, TK naprave, SCADA, itd)?  
V nadaljevanju ni opisanih zahtev, ki bi se nanašale na omenjeno področje, kot so nizkonapetostni priključki, tehnični prostor za TK naprave ipd?  
  
Lep pozdrav

**Odgovor 4:**

Da, predmet projektiranja faze IzN je tudi celotna "nova" enotirna proga Jesenice Hrušica, vključno s predorom in postajališčema Jesenice bolnišnica in Hrušica, vključno z opremo (zavetišča, zunanja razsvetljava, TK naprave, SCADA, itd)

**Datum prejema: 8.3.2021   10:47**

**Vprašanje 5:**

Pozdravljeni!  
  
1. V kolikor želimo izdelati IzN SV naprav moramo poznati tip oziroma proizvajalca elektronske SV naprave.  
Število kabelskih žil za posamezno zunanjo SV napravo, priključne moči, napajanje (3f ali 1f napajanje) itd. se razlikujejo glede na dobavitelja SV naprave. Prosimo, da določite obseg izdelave IzN glede na znanega oziroma neznanega dobavitelja.  
  
2. Se pomožno napajanje (DEA) predvidi le za SV naprave (brez gretja kretnic) ali tudi za TK naprave?  
  
3. Ali razumemo pravilo, da je pomožno napajanje aktivno le ob izpadu mrežnega kot tudi varnostnega napajanja izvedenega z rotacijskimi pretvorniki z vozne mreže?

**Odgovor 5:**

Odgovor 5/1

Naročnik s tem odgovorom spreminja poglavje 4.2.6 Projektne naloge. Upošteva naj se:

Pri projektiranju SV naprav se skladno s potrjeno idejno zasnovo predvidi naslednje:

* Projektant stroškovno ovrednoti vgradnjo notranje SV naprave (zaenkrat še neznanega proizvajalca)
* Projektant stroškovno ovrednoti izdelavo vmesnika med novo SV napravo in Centrom vodenja prometa, za potrebe daljinskega vodenja prometa (center vodenja prometa ni predmet tega projekta)
* Vgradnja zunanjih SV naprav
* Izvedba kabelskih tras zunanjih SV naprav (kabelska kanalizacija, kabelska korita, brez kablov), prekopov ter kabelskih jaškov do vseh predvidenih zunanjih elementov SV naprav;
* Ureditev tehničnih prostorov za vgradnjo notranjih elektronskih SV naprav, za osnovo uporabi primerljivo postajo, ki je že opremljana z elektronsko SV napravo.
* Predvidi energetsko porabo SV naprave, za osnovo uporabi primerljivo postajo, ki je že opremljana z elektronsko SV napravo.
* Pri projektiranju naj projektant predvidi možnost sočasnih voženj;
* Za kontrolo odsekov javljanja prostosti (OJP) se dovoljuje le vgradnjo elementov, ki niso odvisni od parametrov tirne grede (npr. števci osi)
* Projektno je potrebno obdelati vse vozne poti.
* Obdelati je potrebno povezavo nove postajne SV naprave s sistemi (progovnih) SV naprav (APB, MO, odjava)  proti sosednim postajam (smeri Avstrija, Ljubljana, Nova Gorica, Hrušica, industrijski tiri) z izdelavo morebitnih vmesnikov;
* Signalno varnostno je potrebno obdelati vse nivojske prehode, ki so vključeni v SV napravo postaje Jesenice v obsegu kot je obdelana postajna SV naprava ;

Na osnovi tehnologije prometa mora projektant predvideti zunanje elemente SV naprav (glavni signali, premikalni signali, signalne oznake, števci osi,…). Načrt mora prikazati predvidene naprave in njihove lokacije, kot tudi kabelske trase poteka kablov SV naprav, napajalnih kablov, razplet kablov in lokacije notranjih SV naprav. Te naprave se vgradijo v ustrezne tehnične prostore. Načrt mora prikazati tudi povezavo postajne SV naprave z obstoječim progovnim sistemom in predvideti izdelavo potrebnega vmesnika.

Pri izdelavi projektnih rešitev za kabelsko kanalizacijo (za potrebe SV naprav, TK naprav, EE naprav, ipd.) mora projektant v čim večji možni meri upoštevati možnost postavitve kablov v na novo predvideno kabelsko kanalizacijo in preučiti možnost postavitve vseh kablov v skupno novo projektirano kabelsko kanalizacijo. Kanalete ne smejo segati v območje odvodnih jarkov, drenaž,… .

Pri izdelavi projektne dokumentacije za SV naprave mora projektant upoštevati, da bo ob izvajanju gradbenih del na postajnem območju postaje v fazi priprave oziroma pred pričetkom del potrebna preureditev zavarovanja prometa, oziroma začasno vmesno zavarovanje prometa za vse vožnje, ki se bodo morale odvijati v času izvajanja del. Za realizacijo navedenega mora projektant uskladiti vse rešitve v skladu z Elaboratom tehnologije izvajanja del in Elaboratom tehnologije prometa v času gradnje, kot funkcionalne celote, ki so primerne za fazno spuščanje v promet, ki morajo biti opredeljene v izvedbenem načrtu za vmesne faze (ločena mapa).

Projektant mora izdelati projektno dokumentacijo (IzN) tudi za vmesno zavarovanje v vsaki posamezni gradbeni fazi zato, da bo omogočena čim boljša optimizacija prometa v času izvajanja del.

Načrti morajo obsegati situacijo, tlorise, prereze, potrebne detajle v ustreznih merilih. V izvedbenem načrtu naj bodo priložene vsaj naslednje vsebine:

* Situacija v merilu 1:1000 obstoječega stanja tirov, SV in TK naprav, komunalnih in ostalih vodov - v situaciji nepobarvano. V situaciji je potrebno označiti novogradnjo z vrisanimi posegi z rdečo in objekte ter naprave, ki se odstranijo z drugo barvo. V situaciji je potrebno označiti stacionažo začetka in konca objekta, shematični prikaz postaje (skica postaje).
* Situacija SV elementov in kabelske kanalizacije na gradbeni podlagi (v barvah) v merilu 1:500,
* Pregledna risba - obstoječe stanje,
* Pregledna risba - novo stanje,
* Pregledne risbe vseh voznih poti,
* Pregledna risba OJP (odsekov javljanja prostosti),
* Situacijska risba SVTK vodov,
* Shemat kabelske kanalizacije do zunanjih SV elementov,
* Prečni profili M 1:100 z vrisanimi potrebnimi ukrepi.

V izvedbenem načrtu naj se na območju peronov predvidi skupno kabelsko kanalizacijo za vse vrste postajnih inštalacij.

Načrt signalnovarnostnih naprav mora biti usklajen z načrtom omrežja voznega voda, glede vidljivosti svetlobnih signalov, v načrtu morajo biti na risbah prikazane vidnostne razdalje svetlobnih signalov ter za vsak signal (razen premikalnih signalov) dodana risba prečnega preseka z vrisanimi in kotiranimi odmiki od elementov voznega omrežja (elementi pod napetostjo 3kV, ozemljitvenimi vodniki….) .

Za ažurne podatke o poteku železniških SV kablih naj se projektant obrne na SŽ-Infrastruktura d.o.o., Služba za EE in SVTK, Kolodvorska 11.

Odgovor 5/2

Za rezervno/varnostno napajanje, za vse porabnike, ne le SV naprave, se predvidi s pretvornikom/pretvorniki, ki se napaja(jo) iz voznega omrežja (enosmernega, izmeničnega).

Določene naprave na železniški postaji Jesenice se morajo v primeru izpada omrežnega napajanja napajati z rezervnim/varnostnim napajanjem. Obe vlogi napajanja sta združeni v enem ali več virov rezervnega/varnostnega napajanja. V projektni nalogi je lepo napisano, katere naprave vse se napajajo iz obravnavanega napajanja.

Vgradnja posebnega diesel agregata (DEA) le za SV ali/in TK naprave ni predvidena. Za rezervno/varnostno napajanje, za vse porabnike, ne le SV naprave, se predvidi rotacijski pretvornik/pretvorniki, ki se napaja(jo) iz voznega omrežja (enosmernega, izmeničnega).

Z ozirom na velikost in razsežnost železniške postaje se lahko predvidi več rotacijskih pretvornikov. Projektant mora  preučiti situacijo in možnost izvedbe, v IDZ podati predlog (variante) rezervnega/varnostnega napajanja, naročnik pa se odloči za varianto. Projektant mora prav tako preučiti možnost smiselnega ogrevanja kretnic na A strani postaje iz rezervnega/varnostnega napajanja.

Odgovor 5/3

V odgovoru 5/1 je enoznačno napisano, da s tem odgovorom naročnik spreminja poglavje 4.2.6 Projektne naloge. Termin pomožno napajanje, ki je omenjen v 11. alineji 1. odstavka poglavja 4.2.6 pomeni rezervno/varnostno napajanje. Na postaji Jesenice je ob izpadu omrežne napetosti aktivno rezervno/varnostno napajanje, ki mora napajati vse porabnike, naštete v projektni nalogi, tudi TK in SV naprave. Kaj/kdo predstavlja rezervno/varnostno napajanje je pojasnjeno v odgovoru 5/2.

**Datum prejema: 9.3.2021   10:12**

**Vprašanje 6:**

V navodilih za pripravo ponudbe so pod točko 3.2.3.2 zahtevane kadrovske zmogljivosti. Naštetih je 5 ključnih kadrov, med njimi pa ni zahtevan projektant za projektiranje železniških SV in TK naprav. Menimo, da so razni načrti postajnih SV in TK naprav izredno pomemben del projektne dokumentacije nadgradnje vsake postaje. Take načrte pa lahko izdela le kader, ki je v preteklosti take načrte že izdeloval, si je s tem pridobil potrebne izkušnje in ima za tako delo ustrezne reference. Naročniku predlagamo, da med kadrovske zahteve v točki 3.2.3.2 doda strokovni kader projektanta za SV in TK naprave (en ali dva strokovnjaka), ki ima ustrezno referenco za projektiranje postajne SV naprave in za projektiranje TK naprav na postaji.  
  
Ali bo naročnik dopolnil razpisno dokumentacijo z zahtevanim kadrom za načrtovanje SV in TK naprav?

**Odgovor 6:**

Naročnik v tem delu objavlja spremembo razpisne dokumentacije.

**Datum prejema: 9.3.2021   10:15**

**Vprašanje 7:**

V razpisni dokumentaciji je naročnik pri kadrovskih zahtevah pod zaporedno št. 5 podal zahtevo za projektanta s področja projektiranja železniške infrastrukture in sicer za izdelavo načrta vozne mreže. Kot referenco za ta kader pa naročnik zahteva le »izdelavo vsaj enega (1) projekta na nivoju PZI in/ali IZN s področja projektiranja železniške infrastrukture in sicer za izdelavo načrta vozne mreže«.  
  
Menimo, da bi bilo za izdelavo tako zahtevnega načrta vozne mreže na postaji, kjer se poleg vsega še stikata dva različna sistema elektro vleke, potrebno nekoliko konkretizirati samo referenco. Tako zahteven načrt lahko izdela le projektant, ki je že načrtoval vozno mrežo na večji postaji. Predlagamo, da naročnik zahteva za referenco načrt vozne mreže na postaji z ustrezno predračunsko vrednostjo podobno, kot je definiral reference za strokovni kader pod zaporednimi številkami 1, 2 in 3.  
  
Ali bo naročnik dopolnil razpisno dokumentacijo s podrobneje definirano referenco za kader pod št. 5 projektant vozne mreže?

**Odgovor 7:**

Naročnik v tem delu ne bo spreminjal zahtev iz razpisne dokumentacije.

**Datum prejema: 9.3.2021   10:17**

**Vprašanje 8:**

Predmet razpisa je nadgradnja železniške postaje Jesenice. Gre za eno večjih železniških postaj v Republiki Sloveniji. Potrebna bo nadgradnja tirnih naprav, peronov, podhoda, električne vozne mreže, SVTK naprav, poslopja CP, EE naprav Iz tega razloga bo moral vodja projekta usklajevati delo večje skupine projektantov, kar bo zahtevalo intenzivno komunikacijo z vsemi naštetimi, kot tudi drugimi deležniki na projektu (naročnik, upravljavec, inženir).  
  
Praksa zadnjih primerljivih razpisov nadgradnje železniške infrastrukture je bila, da se je za vodjo projekta zahtevalo znanje slovenskega jezika. Pri kadrovskih pogojih za vodjo projekta je bila med drugim (v primerljivih razpisih) zapisana kadrovska zahteva da vodja projekta: »aktivno govori slovenski jezik. Šteje se, da oseba aktivno govori slovenski jezik, če je državljan Republike Slovenije ali je zahtevano formalno izobrazbo pridobila v Republiki Sloveniji. V nasprotnem primeru mora ponudbi priložiti dokazilo, izdano s strani ustrezno pooblaščene institucije o znanju slovenskega jezika na nivoju B2, v skladu s Common European Framework of Reference for Languages CEFRL«.  
  
Menimo, da je pri tako zahtevnem in kompleksnem projektu, nujna zahteva po znanju slovenskega jezika za vodjo projekta.  
  
Ali bo naročnik dopolnil razpisno dokumentacijo z dodatno zahtevo po obveznem znanju slovenskega jezika za vodjo projekta?

**Odgovor 8:**

Naročnik v tem delu objavlja spremembo razpisne dokumentacije.

**Datum prejema: 11.3.2021   17:23**

**Vprašanje 9:**

Pozdravljeni. Ob nadgradnji železniške postaje Jesenice je smiselno in nujno potrebno, da se istočasno izvede nadgradnja SV naprav na progovnem odseku JESENICE - BOHINJSKA BISTRICA (daljinsko vodenje prometa z medpostajno odvisnostjo). Idealna rešitev bi bila, da se na ukinjenih postajah ponovno vzpostavita dva tira (Vintgar, Bohinjska Bela, Soteska, Nomenj), z ustrezno dolžino postajnih tirov za potrebe križanja tovornih vlakov. Ali pa samo nadgradnja SV naprav na postajah Bled Jezero in Bohinjska Bistrica.

**Odgovor 9:**

Problematika železniške proge 70, ni predmet tega razpisa. Nadgradnja tira Jesenice – Hrušica je obdelana v IZP za Bohinjsko progo, zato je potrebno upoštevati IZP v tem delu za omenjeni tir.

**Datum prejema: 18.3.2021   12:32**

**Vprašanje 10:**

Spoštovani,  
V točki 3.5. Navodil za pripravo ponudbe naročnik zahteva, da je potrebno za reference, ki jih ponudnik navaja v okviru meril že v ponudbi predložiti potrjena referenčna potrdila s strani naročnika referenčnega dela. V zvezi s tem naročnika sprašujemo, ali mora ponudnik predložiti referenčna potrdila tudi v primeru, ko je naročnik referenčnega dela isti, torej Direkcija RS za infrastrukturo?  
Hvala lepa za vaš odgovor

**Odgovor 10:**

V kolikor je bil naročnik referenčnih del DRSI ali njegov predhodnik, naj ponudniki v okviru meril v ponudbi predložijo izpolnjen obrazec Seznam ključnih kadrov ter izpolnjene obrazce referenčnih potrdil kadra brez naročnikove potrditve. Na podlagi teh dokumentov bo naročnik v lastnih evidencah preveril izpolnjevanje zahtev iz Navodil za pripravo ponudbe.

**Datum prejema: 18.3.2021   12:57**

**Vprašanje 11:**

Ponudnika sprašujemo ali je potrebno v ponudbi med druge priloge priložiti tudi projektno nalogo, kot to izhaja iz točke 4.4. Navodil za pripravo ponudbe?  
Hvala za odgovor.

**Odgovor 11:**

Ponudnikom projektne naloge ni potrebno prilagati. Naročnik v tem delu objavla spremembo razpisne dokumentacije.

**Datum prejema: 19.3.2021   08:24**

**Vprašanje 12:**

Naročnika prosimo, da ustrezno korigira razpisno dokumentacijo v poglavju 3.2.3. (Tehnična in strokovna sposobnost), tako da lahko posamezni strokovnjak naveden v delovni skupini pokriva dva področja v kolikor zanju izpolnjuje zahtevane pogoje. Hvala.

**Odgovor 12:**

Naročnik v tem delu objavlja spremembo razpisne dokumentacije.

**Datum prejema: 19.3.2021   13:19**

**Vprašanje 13:**

Ali je mogoče dobiti predlagano tehnološko shemo postaje Jesenice v boljši kvaliteti (večji in kvalitetnejši izris)?

**Odgovor 13:**

Naročnik na svoji spletni strani objavlja tehnološko shemo postaje Jesenice v boljši kvaliteti.

**Datum prejema: 19.3.2021   14:15**

**Vprašanje 14:**

V projektni nalogi se pojavlja zahteva po ureditvi prostorov za službi EE in gradbene dejavnosti v objektu CP, ki ga je potrebno za ta namen ustrezno urediti (gradbeno in elektro ter strojne inštalacije). V kolikor želimo oddati ustrezno ponudbo, bi v zvezi s tem objektom potrebovali več podatkov.  
  
Ali lahko naročnik objavi dokumentacijo o obstoječem objektu CP iz katerega bi bila razvidna velikost in stanje objekta?  
  
Ali lahko naročnik organizira ogled objekta pred rokom za oddajo ponudbe?

**Odgovor 14:**

Naročnik ne poseduje dokumentacije o obstoječem objektu CP. Ponudniki naj pridobijo dokumentacijo pri upravljalcu.

Naročnik ogleda objekta ne bo organiziral.

**Datum prejema: 19.3.2021   14:16**

**Vprašanje 15:**

V projektni nalogi se na strani 16/67 (del točke 4.2) omenja nadgradnjo železniške povezave na osnovi IZP »Nadgradnja železniške proge št. 70 Jesenice Sežana na progovnem odseku Boh. Bistrica Jesenice in Jesenice Hrušica« (PNZ in Cestni inženiring, september 2020).  
  
Ali lahko naročnik objavi to dokumentacijo ali del dokumentacije, da lahko kot ponudnik ustrezno ovrednotimo dela na tem delu dokumentacije?

**Odgovor 15:**

Naročnik je na svoji spletni strani objavil IZP Nadgradnja železniške proge št. 70 Jesenice Sežana na progovnem odseku Bohinjska Bistrica Jesenice in Jesenice Hrušica, IZP 19\_804/Bohinjska, september 2020.

**Datum prejema: 19.3.2021   14:39**

**Vprašanje 16:**

V točki 4.2.4 je v prvem odstavku zapisano, »da posegi v postajno zgradbo s tem projektom niso predvideni in bodo obravnavani v ločenem projektu«. Zapisano je tudi, da se na postajni zgradbi »predvidi vsaj sanacijo zamakanja peronske strehe ob tiru 1.«  
  
V točki 4.2.8.3 te iste projektne naloge, pa je v poglavju električne inštalacije postajnega poslopja, naveden cel kup del na elektro inštalacijah za katera je potrebno izdelati načrte. Ta točka je dejansko v kontradikciji s točko 4.2.4. V kolikor bo potrebno izdelati dokumentacijo za navedena dela to pomeni precejšen obseg del pri projektiranju.  
  
Ali naročnik vztraja, da je potrebno izdelati načrte obnove električnih inštalacij v postajnem poslopju?  
  
V kolikor je odgovor pozitiven sprašujemo, ali bo naročnik objavil načrte arhitekture obstoječega stanja postajnega poslopja, da lahko kot ponudnik ocenimo obseg del?  
  
Ali bo naročnik organiziral voden ogled postajnega poslopja za potencialne ponudnike?  
  
Iz odstavka (6) točke 4.2.8.3 je razvidno, da je potrebno izdelati tudi požarno študijo za postajno poslopje (v povezavi s tč. 5.1.5 str. 50/67) ter na podlagi slednje določiti lego svetilk varnostne razsvetljave.  
  
Ali naročnik predvideva, da bo v postajnem poslopju potrebno, na osnovi izdelane požarne študije, izvesti dudi določena gradbena dela (dodatne prezidave, požarna vrata, na novo formirani požarni sektorji) in v zvezi s tem izdelati tudi ustrezne načrte arhitekture in gradbene načrte?  
  
Ali naročnik predvideva izdelavo načrtov strojnih inštalacij za sisteme prezračevanje, ogrevanja in hlajenja v postajnem poslopju (skladno z odstavkom (8) v točki 4.2.8.3)?  
  
Ali so pri obnovi EE inštalacij mišljene podometne ali nadometne inštalacije?

**Odgovor 16:**

Odgovor 16/1:

Da, posegi v postajni zgradbi niso predvideni in se obravnavajo ločeno. Dela na peronski strehi ob tiru 1 pa se obravnavajo v sklopu tega projekta.

Odgovor 16/2:

V kleti postajne stavbe je transformatorska postaja, ki napaja porabnike postajne stavbe. Električne inštalacije v postajni stavbi so dotrajane. To velja tudi za nizkonapetostne razdelilnike transformatorske postaje, kot tudi za razvod inštalacij po objektu. Stanje je takšno, da bo poseg v del električne inštalacije praktično porušil vso ostalo inštalacijo. Zato je predvidena obnova vseh razdelilnikov, napajalnih kablov do teh razdelilnikov in električnih inštalacij javnih in službenih prostorov.

V poglavju 4.2.8.3 piše, kako mora biti izveden inštalacijski sistem. Temu primerno je potrebno predvideti pripadajoča gradbena dela (zaradi prebojev, dolbenje sten, itd.).

Projektant v Idejni zasnovi poda predlog rešitve. Naročnik predlog prouči. Potrjeno rešitev projektant obdela v IZn. Za postajo Jesenice je v tem oziru potreben precejšnji obseg projektiranja.

Odgovor 16/3:

Za postajo Jesenice je potrebno izdelati načrte obnove električnih inštalacij postajnega poslopja. Za postajo Jesenice je v tem oziru potreben precejšnji obseg projektiranja.

Odgovor 16/4, 16/5:

Naročnik arhitekture obstoječega stanja postajnega poslopja ne bo objavljal niti ne bo organiziral ogleda objekta.

Odgovor 16/6, 16/7:

Obstoječo požarno študijo naj ponudnik pridobi pri upravljalcu. Sicer jo je potrebno izdelati s čim manj potrebnih predelav poslopja.

Odgovor 16/8:

Načrt strojnih instalacij je predviden v CP v postajnem poslopju pa ne.

Odgovor 16/9:

V poglavju 4.2.8.3 enoznačno in natančno piše, kako mora biti izveden inštalacijski sistem.

**Datum prejema: 19.3.2021   15:37**

**Vprašanje 17:**

V odstavku (6) točke 4.2.5 je definirano krmiljenje stikal vozne mreže.  
  
Ali je tak način krmiljenja že usklajen z avstrijsko stranjo ali pa se pričakuje, da se bo moral glede tega projektant še usklajevati z našim in avstrijskim upravljavcem?  
  
V prilogi 4 se nahaja mnenje upravljavca glede tehnološke sheme in na splošno projektne naloge za nadgradnjo postaje Jesenice. V delu tega mnenja, ki obravnava EE in VM, je zapisan tudi predlog, »da se namesto menjav lokomotiv omogoči preklop napetosti po vzoru postaje Hodoš«. Glede na sklep upravljavca (dokument pred projektno nalogo), da potrjuje projektno nalogo in glede na prej omenjeno mnenje tega istega upravljavca glede preklapljanja stikal VM, je dispozicija glede izvedbe stikal vozne mreže in njihovega vodenja malce nejasna. Ker je upravljavec zadolžen tudi za revizijo projektne dokumentacije, bi bilo smiselno, da se v projektni nalogi poda jasna rešitev glede postavitve stikal in njihovega vodenja.  
  
Ravno tako roki za izdelavo dokumentacije ne dopuščajo daljšega usklajevanja med upravljavcema obeh sistemov vleke in projektanta glede postavitve in vodenja stikal VM.  
  
Ali lahko naročnik v odgovoru na kratko povzame kakšen sistem postavitve stikal vozne mreže in njihovega vodenja zahteva?  
  
V odstavku (8) točke 4.2.5 projektne naloge se zahteva izdelava načrta daljinskega vodenja stikal voznega omrežja obeh sistemov. Dejstvo je, da je sistem daljinskega vodenja SNEV na omrežju elektrificiranih prog v Republiki Sloveniji izdelal znani izvajalec in da lahko le on posega v sistem z namenom spreminjanja in nadgrajevanja.  
  
Ali to pomeni, da naročnik predvideva, da se mora projektant za ta dela povezati s tem točno določenim proizvajalcem (in projektantom) sistema (kar bi bilo z vidika javnega naročanja lahko sporno) ali pa bi se lahko ta del projektne dokumentacije izvzel iz celotnega projekta nadgradnje postaje Jesenice in bi se izvedba daljinskega vodenja SNEV na postaji Jesenice izvedla kasneje z direktnimi pogajanji z znanim izvajalcem?  
  
Podobno vprašanje bi veljalo za načrt vodenja stikal sistema 15 kV AC.  
  
Ali je načrt daljinskega krmiljenja stikal sistema 15 kV AC predmet te naloge ali pa ga izdela avstrijski upravljavec izven obsega del te naloge?

**Odgovor 17:**

Odgovor 17/1:

V fazi izdelave IZN bodo potrebna nekatera usklajevanja z obema operaterjema.

Odgovor 17/2:

Na tirni situaciji, ki jo je izdelal Prometni inštitut so prikazane tudi stične točke obeh sistemov vleke. Temu se prilagodi sistem stikal obeh sistemov vleke.

Odgovor 17/3:

Glej odgovor pod 17/1.

Odgovor 17/4:

Naročnik nima eksplicitne zahteve glede sistema postavitve stikal. Projektant v IDZ poda predlog rešitve (stikališče, stikala na različnih lokacijah, …), naročnik sprejme odločitev.

Predvidi se sistem upravljanja stikal, kot je običajen na omrežju JŽI. Projektant si pridobi podatke pri upravljavcu.

Odgovor 17/5, 17/6:

Načrt daljinskega vodenja je potreben že zaradi skupnih kabelskih tras, kjer bodo potekali tudi kabli za krmiljenje stikal obeh sistemov. Ukrepe glede odločanja izbire znanega izvajalca sprejema naročnik.

Odgovor 17/7, 17/8:

Sistem 15 kV: glej odgovore 17/4, 17/5 in 17/6.

**Datum prejema: 19.3.2021   16:59**

**Vprašanje 18:**

V uvodnem delu Navodil za oddajo ponudbe, so definirani roki za izdelavo posameznih delov razpisane projektne dokumentacije. Rok za izdelavo IZN je definiran 120 dni po potrditvi IZP s strani naročnika. Za tako velik obseg del, pri tako veliki postaji, se nam zdi tak rok občutno prekratek. Tak rok pomeni čas, ki je samo en mesec daljši, kot je čas za izdelavo IZP, kjer pa je nivo obdelave bistveno manjši kot pri IZN. Menimo, da je minimalni rok, v katerem se lahko izdela IZN vsaj 8 mesecev oz 240 dni.  
  
Ali bo naročnik podaljšal rok za izdelavo IZN na vsaj 240 dni?

**Odgovor 18:**

Naročnik ne bo podaljšal roka za izdelavo IZN.

**Datum prejema: 20.3.2021   11:26**

**Vprašanje 19:**

V točki 4.1 projektna naloge je navedena vsebina, ki mora biti obdelana na nivoju IZP. Med drugim je v dveh alinejah navedeno:  
podaljšanje obstoječega podhoda za pešce čez celotno postajno območje z dostopom do novega perona,  
gradnja podhoda pod celotnim postajnim območjem (smer sever/jug) ter na drugo stran, pod Cesto maršala Tita, kjer je tudi avtobusno postajališče  
  
Tudi v 3 alineji točke 4.2.3 je govora o izven nivojskem dostopu na perona s podhodom (izdelava IZN)..  
  
Ali je pri tem mišljeno, da se projektira podaljšanje obstoječega postajnega podhoda, ki vodi do otočnega perona, na obe strani (pod Cesto maršala Tita in na drugo stran do novega otočnega perona in dalje pod postajnimi tiri) ali je morda mišljeno, da se projektira popolnoma nov podhod pod vsemi postajnimi tiri in cesto z dostopi na oba otočna perona?

**Odgovor 19:**

Mišljeno je podaljšanje obstoječega postajnega podhoda, ki vodi do otočnega perona, na obe strani (pod Cesto maršala Tita in na drugo stran do novega otočnega perona in dalje pod postajnimi tiri)

**Datum prejema: 20.3.2021   12:33**

**Vprašanje 20:**

V točkah 4.1 in 4.2. projektne naloge, ki govorita o izdelavi IZP in IZN je med drugim zapisano:  
nadgradnja železniškega mostu na progi 1 in 2 v km 631+634 (zagotovitev medtirne razdalje 4,75 m).  
  
Gre za jeklen most zgrajen leta 1915, z odprtim voziščem, ki po vsej verjetnosti glede nosilnosti ne zadošča kategoriji D4 in ima jekleno konstrukcijo izdelano za medtirno razdaljo 4,0 m.  
  
Ali je pri zahtevi iz projektne naloge mišljeno, da se izdela načrt za novo armirano betonsko konstrukcijo mostu s tirom na gredi?

**Odgovor 20:**

Mišljena je izdelava načrta za novo armirano betonsko konstrukcijo mostu s tirom na gredi

**Datum prejema: 20.3.2021   13:23**

**Vprašanje 21:**

V projektni nalogi je zahtevana izdelava načrta aktivne zaščite pred hrupom. Glede na to, da v razpisni dokumentaciji ni nobenega podatka o obsegu PHZ, je težko pripraviti ustrezno ponudbo za ta dela. Pri tej točki se lahko kasneje pojavi tudi očitek o neenakopravni obravnavi posameznega ponudnika.  
  
Ali naročnik razpolaga s kakršnokoli preliminarno študijo obremenitve s hrupom s predlogom PHZ, iz katere bi lahko podal približno oceno o obsegu načrtovana PHZ (dolžine in višine PHO)?

**Odgovor 21:**

Študija obremenitve s hrupom obstaja, projektant jo pridobi pri upravljalcu oz. naročniku (DRSI) v fazi projektiranja.

**Datum prejema: 22.3.2021   13:43**

**Vprašanje 22:**

Iz projektne naloge je mogoče razumeti, da je potrebno načrtovati podaljšanje obstoječega podhoda pod tiri za dostop na otočni peron.  
  
Ali naročnik razpolaga z arhivskim načrtom tega podhoda?  
  
Ali ima naročnik oziroma upravljavec podatek o nosilnosti obstoječega podhoda za dostop na peron ali ima kategorijo D4?

**Odgovor 22:**

Naročnik razpolaga z arhivskim načrtom za podhod na ž. p. Jesenice in sicer »Glavni projekt« iz leta 1954. V tem načrtu pa niso obdelani čisto vsi detajli. Projektant bo sam v postopku projektiranja pridobil načrte pri upravljalcu.

Podatek o nosilnosti obstoječega podhoda: statično je bil objekt dimenzioniran za »vlak NŠ 7« oz. 24,5 t/os.

**Datum prejema: 22.3.2021   13:53**

**Vprašanje 23:**

Iz točke 8 projektne naloge je razvidno, da naročnik:  
- naroči revizijo IZN pri upravljavcu  
- zagotovi sodelovanje verifikatorjev.  
  
V ponudbenem predračunu je pri postavkah 2 in 3 zapisano, da ponudnik pridobi pozitivna mnenja oz. soglasja, sklep o uspešno opravljeni reviziji in potrdila o verifikaciji (VIV) za fazo projektiranja.  
  
Ali pravilno razumemo, da stroške izvedbe revizije in verifikacije (VIV) nosi naročnik in ne ponudnik (projektant)?

**Odgovor 23:**

V sedmi alineji sedme točke projektne naloge je navedeno: »Projektant mora na izdelan izvedbeni načrt pridobiti potrdilo verifikaciji (VIV) za fazo projektiranja, verifikacijski organ zagotovi naročnik.« V zadnji alineji osme točke pa je navedeno: »Projektant mora na izdelan izvedbeni načrt pridobiti potrdilo o reviziji in verifikaciji za fazo projektiranja.«

Glede na navedeno bo verifikacijski organ zagotovil naročnik, vendar pa mora projektant pridobiti potrdilo o verifikaciji pri tem organu. Se pravi strošek verifikacijskega organa je pokrit s strani naročnika, pridobitev potrdila o verifikaciji pa je domena projektanta.

**Datum prejema: 24.3.2021   13:02**

**Vprašanje 24:**

Ker se bliža čas odpiranja ponudb, bi bilo primerno, da se poda kak odgovor na postavljena vprašanja.  
  
Ali bo naročnik uspel odgovoriti na postavljena vprašanja v zakonskem roku?

**Odgovor 24:**

Naročnik bo odgovoril na vsa postavljena vprašanja v zakonskem roku in skladno s točko 2.3 Navodil za pripravo ponudbe. Prav tako naročnik podaljšuje rok za sprejemanje ponudnikovih vprašanj do dne 7.4.2021 do 10.ure.

**Datum prejema: 24.3.2021   13:11**

**Vprašanje 25:**

V točki 4.2.8.2 projektne naloge, ki govori o varnostnem napajanju, je definirano (alineja 2), da se kot vir napajanja uporabijo rotacijski pretvorniki, ki se napajajo iz voznega voda.  
  
Ali se lahko načrtuje tudi druga vrsta pretvornika, ki deluje na drugačnem principu kot rotacijski?

**Odgovor 25:**

Na železniški postaji Jesenice imamo izmenični sistem vleke. Varnostno/rezervno napajanje z rotacijskimi pretvorniki, ki se napajajo iz voznega voda, se na železniški infrastrukturi širom Evrope uporablja že vrsto let. Vzroki zato so različni. Med njimi predvsem cena investicije in potrebe vzdrževanja.

Projektant lahko načrtuje tudi pretvornik, ki deluje na drugačnem principu, a mora upoštevati predvsem naslednje:

- pretvornik mora zagotoviti napajanje vseh v projektni nalogi zahtevanih porabnikov (velika moč);

- pretvornik bo napajal tudi porabnike, ki zahtevajo trifazno sinusno obliko napetosti;

- imeti mora visok izkoristek;

- pretvornik mora biti robustna, neobčutljiva naprava s čim manj vzdrževanja;

- cena mora biti primerljiva s ceno rotacijskega pretvornika;

- projektant lahko z ozirom na situacijo predvidi kombinacijo/kombinacije rezervnega/varnostnega napajanja;

- projektant mora v projektu IDZ prikazati variantne rešitve. Naročnik izbere končno rešitev.

**Datum prejema: 29.3.2021   09:56**

**Vprašanje 26:**

Spoštovani  
  
Danes je 29.03.2021 zadnji dan za oddajo vprašanj. Do danes niste odgovorili na nobeno od poslanih vprašanj. Ponudbo je potrebno oddati do 6.04.2021 do 10.00. Vmes so velikonočni prazniki. Za oddajo kvalitetne ponudbe, ki bo zajemala stroške za izdelavo vse potrebne dokumentacije, so odgovori na zastavljena vprašanja nujno potrebni.  
  
Ali namerava naročnik podaljšati rok za oddajo ponudb?

**Odgovor 26:**

Naročnik podaljšuje rok za oddajo ponudb do 16.4.2021 do 10.00 ure.