

Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 20385/2023-SŽ-SSZ-OVZ

**Zveřejněno na profilu zadavatele**

Vyřizuje Lenka Pluhařová  
Mobil +420 601 084 416  
E-mail [Pluharova@spravazeleznic.cz](mailto:Pluharova@spravazeleznic.cz)

## **„Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“**

### **Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace - Dodatek č. 29**

V souladu s ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění a s odvolání na znění článku 7 Dílu 1 - Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 2 - Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídá zadavatel na písemný Dotaz účastníka nejpozději 8 pracovních dnů před uplynutím lhůty pro podání nabídek. Po lhůtě pro přijímání Dotazů, byl zadavateli doručen Dotaz účastníka, na který zadavatel není dle ZVZZ povinen odpovídat, ale vzhledem k obsahu Dotazu, se rozhodl odpovědět. Zadavatel vyhovuje účastníkovi, odpovídá na dotaz, který obdržel po lhůtě.

### **Dotaz 344)**

SO 98-98 – Všeobecný objekt Zadavatel ve své odpovědi č. 296 uvedl, že Držení pohotovostní služby je limitováno dobou prováděním stavebně-montážních prací v rámci celé stavby. Tzn. není nutné držet službu 24 hodin denně, pokud nebudou prováděné žádné práce. Ve své odpovědi na dotaz 319 však svůj názor překvalifikoval s následujícím zněním : „Zadavatel současně s tímto, pro vyloučení pochybností, částečně upřesňuje svojí odpověď na dotaz č. 295 (1. dotaz), kdy zřejmě došlo k nepochopení mezi uchazečem a Zadavatelem. Zadavatel uvádí, že pohotovost mimo staveniště je po celou dobu řízení uvažována jako nepřetržitá, tj. po dobu 24 hodin denně. Pro uchazeče je však zcela nepochopitelné, proč bude suplovat výkon správce zařízení, kdy dojde k poruše, nebo poškození provozovaného trakčního vedení a kabelových rozvodů mimo doby provádění stavebně montážních prací. Dále zadavatel uvedl vysvětlení k závazku na opravy trakčního vedení a kabelových vedení následující metodikou : Zajištěním stálé pohotovostní služby po dobu 24 hodin s dobou dojezdu na staveniště do 45 minut se nemá za to, že zaměstnanci uchazeče, resp. Zhotovitele budou nepřetržitě (po dobu 24 hodin denně) přítomni na staveništi, nýbrž se předpokládá, že tito zaměstnanci budou „držet“ pohotovost mimo staveniště a v případě potřeby (a zavolání) se do 45 minut dostaví na staveniště k provedení samotného potřebného výkonu práce. Zadavatel tedy nepředpokládá, že by Zhotovitel měl výše uvedenou pohotovost držet pouze po dobu 8 hodin při provádění prací na stavbě, nýbrž je tato pohotovostní služba požadována po dobu 24 hodin denně. Zadavatel rovněž nepředpokládal a nepředpokládá, že zaměstnanci „držící“ pohotovost mimo staveniště budou odměňováni plnou hodinovou sazbou/mzdou. Zadavatel předpokládá, že zaměstnanci zhotovitele budou po dobu pohotovostní služby odměňováni zvláštní sazbou – hodinovým příplatkem za držení pohotovosti (pozn. podobně jako je tomu u vybraných zaměstnanců Zadavatele). Uchazeč však, dle platného

POV, nebude na staveništi mít přítomny každodenně profese pracovníků schopné realizovat opravy trakčního vedení. Jedná se o úzce specializované pracovníky, kteří v rámci provádění stavebně montážních prací pouze při tažení vodičů a jejich zavěšení včetně regulace a připojení/propojení. Pracovníci zhotovitele pro stavebně montážní práce na trakčním vedení jsou různí, kdy pracovníci pro sortiment základů trakčního vedení a instalaci podpěr trakčního vedení nejsou svou kvalifikací a vybavením zajistit opravy stavbou poškozeného trakčního vedení. Zároveň mechanizace pro montáž základů trakčního vedení a montáž stožárů trakčního vedení není použitelná pro plánované havarijní opravy stavbou poškozeného trakčního vedení. Z tohoto je zřejmé, že nelze uvažovat s „pouhým“ příplatkem za pohotovost v technologické době stavby, kdy dle POV stavby probíhá montáž základů trakčního vedení a stavba podpěr trakčního vedení, ale s nutností kalkulace i plných nákladů na tyto pracovníky v době, kdy POV nestanoví práce na trakčním vedení v sortimentu vodičů a propojení.

Zadavatel připouští, že mechanizace pro toto zajištění nemusí být přímo v obvodu stavby. Jak zadavatel zajistí volnou vlakovou cestu pro příjezd na místo staveniště do stanoveného času. Zároveň obsluha mechanizace se dostaví do 45 minut k místu odstavení kolejové mechanizace, ale uvedení do provozu, včetně přesunu a zajištění vlakové cesty bude trvat delší dobu než požadovaných 45 minut.

V souladu s výše uvedeným vznášíme následující konkrétní dotazy:

- 1) Z jakého důvodu je požadováno držení pohotovosti pro opravy trakčního vedení a kabelových vedení i mimo dobu provádění stavebně-montážních prací (24 hodin denně)?
- 2) Kdo a jak odliší, zda porucha na trakčním vedení, nebo na kabelových rozvodech byla způsobena stavebně-montážní činností zhotovitele nebo provozní nespolehlivostí zařízení, případným porušením předpisů ze strany dopravců?
- 3) Kdo uhradí náklady za zmařené výjezdy s ohledem na dotaz č.2?
- 4) Přehodnotí zadavatel výpočet nákladů s ohledem na POV a na činnosti prováděné v aktuální době na staveništi (pouze forma příplatku za pracovní pohotovost a to jak u osob, tak u mechanizace)?
- 5) Je si vědom zadavatel možných problémů s dodržáním dojezdové doby 45 minut s ohledem na skutečnost vlakové cesty, POV a pohotovosti obsluhy mechanizace?

#### Odpověď na dotaz č. 344:

- Ad 1) *Harmonogram prací počítá s realizačními pracemi i v nočních hodinách. K závadě, resp. zjištění závady - MU, navíc může dojít i po faktickém provedení vlastních prací, např. až několikátou jízdou vlaku. Proto zadavatel neohraničuje pohotovostní službu pouze dobou provádění vlastních prací. Zároveň dle zkušeností zadavatele v souvislosti s prováděním stavebních prací může narůstat riziko MU z důvodů způsobených třetí osobou, tzn. např. krádeží kabelů. Pohotovostní služba má posílit i možnost odstranění takto vzniklé závady. Z tohoto důvodu požadujeme zajištění celodenní pohotovosti.*
- Ad 2) *Každá mimořádná událost probíhá procesem šetření. Pokud se v rámci šetření prokáže, že závada nebo porucha na provozované infrastruktuře nebyla způsobena činností zhotovitele, budou náklady na její odstranění zhotoviteli objednatelem uhrzeny.*
- Ad 3) *Každá mimořádná událost probíhá procesem šetření. Pokud se v rámci šetření prokáže, že závada nebo porucha na provozované infrastruktuře nebyla způsobena činností zhotovitele, budou náklady na její odstranění zhotoviteli objednatelem uhrzeny.*

Ad 4) *Nadále platí, že se jedná o příplatek za pohotovost. Zadavatel nevyžaduje a nepředpokládá přítomnost zaměstnanců zhotovitele držících pohotovost na staveništi. Zadavatel počítá s úhradou těchto příplatků za „pracovní“ pohotovost, tj. za dobu v níž je zaměstnanec zhotovitele připraven k případnému výkonu práce, která musí být v případě naléhavé potřeby provedena. Předpokládané počty byly již zodpovězeny v přechozích dotazech 295 a 319.*

Ad 5) *Zadavatel si je vědom potenciálních problémů s dodržením dojezdové doby 45 minut s ohledem na skutečnost vlakové cesty, POV a pohotovosti obsluhy mechanizace a proto je připraven poskytnout zhotoviteli maximální součinnost pro její dodržení. V případě, kdy potřebná součinnost v podobě přidělení vlakové cesty poskytnuta nebude a zhotovitel z uvedeného důvodu nebude schopen dodržet dojezdovou dobu, nebude toto posuzováno jako nedodržení podmínek smlouvy.*

V Praze dne 29. 09. 2023

.....  
**Ing. Petr Hofhanzl**  
ředitel Stavební správy západ  
na základě pověření č. 2446 ze dne 10.5.2018  
Správa železnic, státní organizace  
(elektronicky podepsáno)