

Váš dopis
zn.

Ze dne

Naše zn. 7866/2026-SŽ-OR OVA-NPI

Listů/příloh 7/0

Profil zadavatele:

<https://zakazky.spravazeleznic.cz/>

Vyřizuje Mgr. Stanislav Tesařík

Telefon +420 972 741 232

Mobil +420 720 863 556

E-mail OROVAvz@spravazeleznic.cz

Datum 20. února 2026

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 8

Zadavatel, Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, IČO: 70994234, zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384, organizační jednotka Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava zadává tuto veřejnou zakázku dle § 131 odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“ nebo „Zákon“) formou otevřeného řízení podle § 56 a násl. ZZVZ, které odpovídá zadávacímu řízení na nadlimitní sektorovou veřejnou zakázku v souvislosti s výkonem relevantní činnosti dle § 151 odst. 1 ZZVZ.

Zadavatel na základě Žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace ze dne 17. 2. 2026 podané dodavatelem prostřednictvím elektronického nástroje E-ZAK, týkající se veřejné zakázky s názvem:

„Cyklická obnova trati v úseku Vsetín – Horní Lideč“

evidenční číslo VZ: 63526005

odpovídá

podle kapitoly 7. Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace dle Pokynů pro dodavatele č. j.: 1225/2026-SŽ-OR OVA-NPI ze dne 29. 1. 2026 (dále jen „Pokyny“) a podle § 98 ZZVZ

a vysvětlení zadávací dokumentace

uveřejňuje na profilu zadavatele: <https://zakazky.spravazeleznic.cz/> v souladu s kapitolou 7. Vysvětlení, změny a doplnění zadávací dokumentace, čl. 7.1 až 7.2 Pokynů.

Týká se žádosti o vysvětlení ze dne 17.2.2026 (zadavatelem číslované pořadí dotazu: dotaz č. 7 – otázka č. 1-6)

Dotaz č. 7 – otázka č. 1 účastníka zadávacího řízení:

V SO112.12.01 je položka 8. Demontáž nástupiště úrovnového Sudop K (KD,KS) 145 227m a položka č.9 Montáž nástupiště úrovnového Sudop K (KD,KS) 145 280m.

Bude zadavatelem dodán chybějící materiál?

Odpověď zadavatele k dotazu č. 7 – otázka č. 1:

Zadavatel uvádí, že potřebný materiál pro montáž nástupišť je zajištěn. K provedení těchto stavebních prací bude použit vyzískaný materiál z nástupišť zastávek Lužná u Vsetína a Leskovec, které jsou realizovány rovněž v rámci této veřejné zakázky.

Dotaz č. 7 – otázka č. 2 účastníka zadávacího řízení:

V soupisu prací s výkazem výměr pro SO121.13.01 je v položce 24. Těžení zeminy nebo horniny železničního spodku třídy těžitelnosti I skupiny 2 uveden výpočet odtěžení zemin pro nové nástupiště $8,0 \times 140 \times 2 = 2240 \text{ m}^3$, Ale dle výkresové dokumentace je z řezů, např. P7, dno trativodu ve výšce 378,441 a pochozí plocha nástupiště ve výšce 380,507 to se rovná 2,066m a šířka nástupiště je 2,5m. Celková plocha řezu je tedy $5,165 \text{ m}^2 \times 140 \text{ m}$ délky nástupiště = $723,1 \text{ m}^3 \times 2$ nástupiště = **1446,2m³**. Dále je v této položce započteno i odtěžení zbytků starého nástupiště o objemu 456 m³.

Stejný výpočtový vzorec je použit i u SO121.11.01 i zde jsou stejné nejasnosti.

Prosíme o potvrzení správnosti objemů těžené zeminy, nebo o úpravu položky.

Odpověď zadavatele k dotazu č. 7 – otázka č. 2:

Zadavatel uvádí, že výpočet kubatury těžení vychází z průměrné plochy řezu uvedené v Projektové dokumentaci a ze započítání přiměřené rezervy pro zemní úpravy podél nástupišť. Zadavatel potvrzuje, že uvedená kubatura odpovídá projektovému řešení a je stanovena správně.

Dotaz č. 7 – otázka č. 3 účastníka zadávacího řízení:

V technické zprávě pro SO121.13.01 zast. Leskovice, nástupiště na str. 8 je článek „Zábradlí“. V PD je toto zábradlí zakresleno, ale v soupisu prací není položka na dodávku ani montáž. V PD chybí i výrobní výkres zábradlí.

To samé u SO121.12.01 zast. Lužná u Vsetína, nástupiště.

Prosíme o doplnění.

Odpověď zadavatele k dotazu č. 7 – otázka č. 3:

Zadavatel uvádí, že vysvětlení k totožným dotazům vztahujících se k zábradlí, které je řešeno ve stavebních objektech SO121.11.01 a SO 121.13.01, bylo již zadavatelem poskytnuto na základě žádosti o vysvětlení podaného jiným účastníkem zadávacího řízení.

Zadavatel se proto v plném rozsahu odkazuje na své Vysvětlení a změnu zadávací dokumentace č. 5, č. j. 7649/2026-SŽ-OR OVA-NPI ze dne 18. 2. 2026 uveřejněné prostřednictvím elektronického nástroje E-ZAK dne 18. 2. 2026 (viz **Odpověď zadavatele k dotazu č. 6 – otázka č. 4 a Odpověď zadavatele k dotazu č. 6 – otázka č. 7.**

Poznámka zadavatele: účastník se ve svém dotaze odkazoval na „Zábradlí“ v rámci SO121.12.01, avšak tento stavební objekt není ve výkazu výměr uveden. Zadavatel má za to, že účastník měl na mysli stavební objekt SO121.11.01 a takto se tedy k danému dotazu s odkazem na výše uvedené vyjadřuje.

Dotaz č. 7 – otázka č. 4 účastníka zadávacího řízení:

V rámci vysvětlení č. 3 zadavatel v odpovědi na otázky č. 1-4 vysvětluje, proč trvá na užití strojů pro kategorie tratí „A“. S vysvětlením zadavatele se neztotožňujeme a uvádíme další důvody, proč by zadavatel měl upravit své požadavky:

- jak sám zadavatel v odpovědi na otázku č. 5 připouští, i na tratích kategorie „A“ je možné použít stroje určené primárně nikoliv však výlučně pro tratě kategorie „B“. Zadavatel sám připouští možnost, že při realizaci prací bude moci vítězný uchazeč, při splnění určitých podmínek, použít stroje určené pro tratě kategorie „B“. Nicméně pro potřeby zadávacího řízení zadavatel trvá výlučně na strojích pro tratě kategorie „A“. Toto považujeme jednoznačně za diskriminační, netransparentní a v rozporu se zákonem o zadávání veřejných zakázek, neboť uchazeči, kteří by se soutěže mohli zúčastnit a v případě úspěchu následně mohli realizovat práce, tak nyní tuto možnost nemají, protože nedisponují stroji pro tratě kategorie „A“.
- dále zadavatel uvádí, že stroje v kategorii A jsou modernější, více automatizované a zajišťují vyšší kvalitu provedených prací. Dovolujeme si zadavatele upozornit, že ty modernější více automatizované stroje jsou již ve většině případů rovněž staré více jak 20 let, v některých případech i více jak 30 let!! Toto jistě nelze považovat za moderní stroje zajišťující a garantující kvalitu provedených prací. Upozorňujeme zadavatele, že kvalitu provedených prací nezajistí výhradně stroj kategorie „A“ nebo „B“, ale také obsluha, která u strojů kategorie „B“ může leckdy být kvalitnější než u strojů kategorie „A“, kdy zvláště u zahraničních nadnárodních korporací s těmito stroji do ČR přijede obsluha posbíraná z

celé Evropy, která ani nehovoří česky. Zadavatel evidentně opomíjí skutečnost, že zhotovitel musí garantovat kvalitu provedených prací na základě předpisů zadavatele bez ohledu na to, jaký stroj k realizaci prací použije.

- použití rychlých a výkonných strojů, bylo při jejich rozdělení do kategorií, předpokládáno hlavně s ohledem na zkracování doby výluk na tratích kategorie „A“. Toto hledisko je na předmětné stavbě zcela irrelevantní, s ohledem na dobu výluky a souběžně probíhající další stavby.
- sám zadavatel parametr rychlosti popřel například tím, že neurčil množství MFS vozů k odvozu od SČ. Tímto zadavatel umožnil budoucímu zhotoviteli například situaci, že sice nasadí rychlou strojní čističku, nicméně k ní bude mít k dispozici pouze třeba 5 vozů na odvoz, čímž dojde zásadním způsobem k prodloužení realizace prací. Zadavatel toto vysvětluje tak, že specifikace přiměřených kritérií kvalifikace a jejich prokázání je právem zadavatele. V tom má zadavatel pravdu, nicméně právem zadavatele není stanovovat taková kritéria, která budou vytržena z kontextu například tím, že rozdělí stroj na samostatné části, která jedna bez druhé nejsou schopné splnit požadovaný výkon (stroj na čištění + vozy) a která jsou evidentně účelově přizpůsobena pouze některým dodavatelům. To se týká i požadavku na rychlost ASP, která, jak jsme již uvedli dříve, je pro tuto konkrétní zakázku zcela nepodstatná s ohledem na dobu výluky. Rovněž kvalitu prací úpravy GPK musí zhotovitel garantovat dle předpisů zadavatele bez ohledu na to, jak výkonný stroj bude k realizaci použit.

Odpověď zadavatele k dotazu č. 7 – otázka č. 4:

Úvodem je nutno upozornit, že zadavatel je povinen se řídit závaznými a platnými předpisy a aplikovat zakotvená ustanovení průřezem svých činností, která jsou mu dána statutem organizační jednotky zajišťující opravu a údržbu železniční dopravní infrastruktury.

Zadavatel je současně oprávněn v souladu se Zákonem požadovat prokázání kritérií technické kvalifikace, mezi něž požadavky na technická zařízení, které bude mít dodavatel k dispozici při plnění veřejné zakázky, patří.

Rovněž je **zcela mimo tvrzení dodavatele** v tomto dotazu uvedeném, **že zadavatel** ve své odpovědi k dotazu č. 3 – otázka č. 5 poskytnuté v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 č.j. 7155/2026-OR OVA-NPI **připustil v této veřejné zakázce** nasazení strojů určených pro tratě „B“. Dotaz, k němuž odpověď následovala, byl zcela obecné povahy s odkazem na předpis ve znění:

Upozorňujeme zadavatele, že na základě předpisu SŽ S3/1 (9) str. 28 je možné i na tratích kategorie A použít SV a stroje z kategorie B:

Pokud nasazení SV a strojů neovlivňuje kvalitu práce a celkovou délku výluky, lze i na tratích kategorie A použít SV a stroje nižší kategorie. jedná se například o případy, kdy:

- *délka výluky pro souběžně prováděné práce na ostatních zařízeních přesahuje potřeby délky výluky pro práci SV a strojů;*
- *nelze zajistit přechodnost stroje nebo jeho dopravu;*
- *nelze zajistit doprovodnou logistiku nezbytnou pro činnost stroje;*
- *jedná se o lokální práce viz. čl. 7 odst. (1).,*

na které zadavatel reagoval rovněž obecným vysvětlením a pouze tak připustil, že daný předpis ve výše citovaném znění možnost změny obsahuje. Z daného předpisu vyplývá, že posouzení nasazení SV a strojů z nižší kategorie n tratích kategorie A rozhodne po předložení TPVP a potřebné dokumentace oddělení technologie prací CTD. Jedná se tedy o odlišný subjekt od zadavatele této veřejné zakázky; je taky zřejmé, že zadavatel není v pozici, kdy by o schválení dle výše uvedeného rozhodoval. Dle technických podmínek pro plnění předmětu této veřejné zakázky byl tímto útvarem jednoznačně potvrzen postup pro nasazení technického zařízení odpovídající tratím kategorie A.

Než zadavatel přistoupí k již mnohokrát opakovanému vysvětlení (viz níže), musí tazatelé dotazu upozornit, že institut vysvětlení zadávací dokumentace je proces, při kterém zadavatel poskytuje dodavatelům informace a vysvětlení týkající se podmínek a požadavků zadávané veřejné zakázky zahrnující zejména vysvětlení technických požadavků, podmínek pro plnění, a další relevantní informace, které potřebují dodavatelé před podáním nabídek. Žádosti podávané dodavateli tak neslouží k zajištění výkladů o předpisech a podobných polemikách. Dodavatelé by měli tedy zvážit povahu svých dotazů vždy tak, aby směřovaly ke konkrétnímu zadávacímu řízení, resp. jeho podmínkám, údajům a informacím, a není-li tomu tak, zvolit jiné vhodné formy komunikace mimo zadávací řízení.

Zadavatel uvádí, že Předpis SŽ S3/1 v odst. 9a) a 9b) (str. 27) uplatňuje požadavek na závazné užití strojů pro tratě kategorie A, které jsou klíčové pro zajištění plynulosti provozu z hlediska jejich kapacity a významu, tj. zejména na tratích TEN-T a tratích celostátní dráhy s intenzitou dopravy 50 vlaků za den a více, což je případ předmětné veřejné zakázky. Konkrétní parametry rozdělovací stroje do dvou kategorií jsou uvedeny odkazem v textu v předpise SŽ S3/1 v odst. 9 (str. 27). Z hlediska těchto parametrů se nejedná pouze o minimální výkon stroje, ale také o kvalitu prováděných prací s ohledem na významnost tratě především nasazením modernějších pracovních strojů s vysokou mírou automatizace, u nichž jsou minimalizovány případné chyby způsobené lidským faktorem. Jelikož se v rámci předmětné veřejné zakázky jedná o stavební práce na železničním svršku souvislého charakteru, je kladen důraz na zajištění vyšší kvality s promítnutím do následné životnosti provedené stavby.

Předmětné údaje k jednotlivým strojům včetně jejich dělení dle jednotlivých parametrů pro užití na tratě kategorie A, B dle předpisu SŽ S3/1 jsou přístupné odkazem na internetových stránkách Správy železnic, státní organizace v části Dodavatelé/Odběratelé - Tech. požadavky na výroby, zařízení a technologie – Železniční svršek – Soubory ke stažení - Seznam osvědčení pro technologické využití traťových strojů, konkrétně přímým odkazem zde: <https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyroby-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/zeleznicni-svrsek/soubory-ke-stazeni/tratove-stroje>, kde je v textu uvedeným dalším odkazem: <https://diagnostika.tudc.cz/evidence-stroju/tabulka.php> uvedeno schéma, rozdělení strojů podle výkonnosti a kvality.

V odkazovaném schématu jsou uvedeny předmětné stroje dle předpisu SŽ S3/1 včetně minimálního výkonového parametru pro čištění kolejového lože.

O rozdělení jednotlivých strojů do kategorií bylo rozhodnuto na pracovní skupině k novelizaci předpisu SŽ S3/1 vydané k 01.01.2025 na základě delší odborné diskuse, které se účastnili také zástupci zhotovitelů vlastníci a provozující traťové stroje a mechanizaci v oboru traťového hospodářství nejen v České republice, ale také za účasti zástupce účastníka, který vznesl dotaz v tomto zadávacím řízení. Činnost pracovní skupiny je dokladována zápisy z jednotlivých jednání včetně samotné konečné odsouhlasené podoby novelizace předpisu SŽ S3/1 a výše odkazované tabulky k evidenci, seznamu strojů s určenými parametry.

Výše uvedené vyjádření bylo konzultováno s gestorem předpisu SŽ S3/1, kam je možné směřovat případné další připomínky k samotnému předpisu. Připomínky účastníka budou směřovány ke gestorovi předpisu SŽ S3/1 jako námět k novelizaci.

Předpis SŽ S3/1 určuje rozdělení strojů dle výkonnosti a kvality na základě základních parametrů samotných strojů. Neurčuje tudíž další parametry navazujících strojů, mechanismů, příslušenství, komponent a náhradních dílů. Tedy nepředepisuje požadovaný počet vozů MFS. Tyto vozy jsou různých typů a možných objemů, nosností přepravovaných materiálů s různým typem přesunu, překládky a vykládky materiálu. Jedná se o zvolenou technologii a postup práce uchazeče, v případě MFS vozů zejména o jejich objemu, výbavě a počtu v kontextu přítomnosti hnacího drážního vozidla, která s menším či větším počtem vozů manipuluje trvale, průběžně nebo méně často při probíhajícím čištění kolejového lože. V součinnosti se strojní čističkou závisí také na volbě mezideponie či finální deponie materiálů z železničních vozů apod. Z těchto důvodů není předepisován požadovaný parametr založený na počtu MFS vozů.

Dotaz č. 7 – otázka č. 5 účastníka zadávacího řízení:

Zadavatel vůbec do dnešního dne neodpověděl na otázku č.3) zveřejněnou v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 viz. níže:

- 3) U ASP-V požaduje zadavatel výkon min. 450m/h. Předpokládáme, že tento stroj zadavatel požaduje na výhybky, nikoliv na trať. U podbíjení výhybek se výkon posuzuje zásadně v čase, v tomto případě v minutách/výhybku. Žádáme zadavatele o úpravu/změnu tohoto parametru tak, aby bylo možné ověřit výkon dle schválené evidence strojů.

Odpověď zadavatele na otázky č. 1-4 nelze považovat za vysvětlení daného dotazu, neboť zadavatel vůbec neuvádí a nezdůvodňuje, proč požaduje výkon v m/hod, když u těchto strojů je výkon uváděn v min/výh. Tzn. není možné nijak ověřit splnění tohoto požadavku pro podbíjení výhybek.

Odpověď zadavatele k dotazu č. 7 – otázka č. 5:

Předpis SŽ S3/1 v odst. 9a) a 9b) (str. 27) uplatňuje požadavek na závazné užití strojů pro tratě kategorie A, které jsou klíčové pro zajištění plynulosti provozu z hlediska jejich kapacity a významu, tj. zejména na tratích TEN-T a tratích celostátní dráhy s intenzitou dopravy 50 vlaků

za den a více, což je případ předmětné veřejné zakázky. Konkrétní parametry rozdělující stroje do dvou kategorií jsou uvedeny odkazem v textu v předpise SŽ S3/1 v odst. 9 (str. 27). Z hlediska těchto parametrů se nejedná pouze o minimální výkon stroje, ale také o kvalitu prováděných prací s ohledem na významnost tratě především nasazením modernějších pracovních strojů s vysokou mírou automatizace, u nichž jsou minimalizovány případné chyby způsobené lidským faktorem. Jelikož se v rámci předmětné veřejné zakázky jedná o stavební práce na železničním svršku souvislého charakteru, je kladen důraz na zajištění vyšší kvality s promítnutím do následné životnosti provedené stavby.

Předmětné údaje k jednotlivým strojům včetně jejich dělení dle jednotlivých parametrů pro užití na tratě kategorie A, B dle předpisu SŽ S3/1 jsou přístupné odkazem na internetových stránkách Správy železnic, státní organizace v části Dodavatelé/Odběratelé - Tech. požadavky na výrobky, zařízení a technologie – Železniční svršek – Soubory ke stažení - Seznam osvědčení pro technologické využití traťových strojů, konkrétně přímým odkazem zde: <https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobykky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/zeleznicni-svrsek/soubory-ke-stazeni/tratove-stroje>, kde je v textu uvedeným dalším odkazem: <https://diagnostika.tudc.cz/evidence-stroju/tabulka.php> uvedeno schéma, rozdělení strojů podle výkonnosti a kvality.

V odkazovaném schématu jsou uvedeny předmětné stroje dle předpisu SŽ S3/1 včetně minimálního výkonového parametru pro ASP-V a dalších tech. podmínek, konkrétně pro stroj kategorie A je uvedeno: „Technologie úpravy GPK ve výhybkách provádíme výhybkovými ASP. Výkon úpravy GPK 1 ks výhybky je odvozen od souvislého propracování se zvedy do 30 mm jednoduché výhybky tvaru 1:9-300. Výkon úpravy GPK v koleji je odvozen od výkonu souvislého propracování se zvedy do 30 mm a rozdělením pražců "c". U úpravy GPK se zvedy nad 30 mm a rozdělení pražců "e" a "d" je nutné výkon redukovat. Výkon v přímé koleji nad 450m/h.“

O rozdělení jednotlivých strojů do kategorií bylo rozhodnuto na pracovní skupině k novelizaci předpisu SŽ S3/1 vydané k 01.01.2025 na základě delší odborné diskuse, které se účastnili také zástupci zhotovitelů vlastních a provozujících traťové stroje a mechanizaci v oboru traťového hospodářství nejen v České republice, ale také za účasti zástupce účastníka, který vznesl dotaz v tomto Zadávacím řízení. Činnost pracovní skupiny je dokladována zápisy z jednotlivých jednání včetně samotné konečné odsouhlasené podoby novelizace předpisu SŽ S3/1 a výše odkazované tabulky k evidenci, seznamu strojů s určenými parametry.

Výše uvedené vyjádření bylo konzultováno s gestorem předpisu SŽ S3/1, kam je možné směřovat případné další připomínky k samotnému předpisu. Připomínky účastníka budou zadavatelem rovněž směřovány ke gestorovi předpisu SŽ S3/1 jako námět k novelizaci.

Dotaz č. 7 – otázka č. 6 účastníka zadávacího řízení:

Zadavatel nijak relevantně nezdůvodnil požadavek na rychlost SSP viz. otázka č. 4) zveřejněná v rámci vysvětlení zadávací dokumentace č. 3.

- 4) doložení pluhu na úpravu kolejového lože s výkonem min 950m/h. Prosíme o vysvětlení, proč zadavatel požaduje pluh s takovýmto výkonem, když na jiném místě požaduje ASP s výkonem 600m/h? Pluh bude za ASP neustále stát a čekat.

Rovněž i tento požadavek považujeme s ohledem na rychlost ASP za irrelevantní, diskriminační a neodůvodněný/neodůvodnitelný ve smyslu ZZVZ.

S ohledem na výše uvedené dotazy č. 4 až 6 tedy opětovně tedy žádáme zadavatele o přehodnocení těchto zadávacích kritérií a o posun lhůty pro odevzdání nabídek s ohledem na změnu těchto kritérií.

Odpověď zadavatele k dotazu č. 7 – otázka č. 6:

Předpis SŽ S3/1 v odst. 9a) a 9b) (str. 27) uplatňuje požadavek na závazné užití strojů pro tratě kategorie A, které jsou klíčové pro zajištění plynulosti provozu z hlediska jejich kapacity a významu, tj. zejména na tratích TEN-T a tratích celostátní dráhy s intenzitou dopravy 50 vlaků za den a více, což je případ předmětné veřejné zakázky. Konkrétní parametry rozdělující stroje do dvou kategorií jsou uvedeny odkazem v textu v předpise SŽ S3/1 v odst. 9 (str. 27). Z hlediska těchto parametrů se nejedná pouze o minimální výkon stroje, ale také o kvalitu prováděných prací s ohledem na významnost tratě především nasazením modernějších pracovních strojů s vysokou mírou automatizace, u nichž jsou minimalizovány případné chyby způsobené lidským faktorem. Jelikož v rámci předmětné veřejné zakázky se jedná o stavební práce na železničním svršku souvislého charakteru, je kladen důraz na zajištění vyšší kvality s promítnutím do následné životnosti provedené stavby.

Předmětné údaje k jednotlivým strojům včetně jejich dělení dle jednotlivých parametrů pro užití na tratě kategorie A, B dle předpisu SŽ S3/1 jsou přístupné odkazem na internetových stránkách Správy železnic, státní organizace v části Dodavatelé/Odběratelé - Tech. požadavky na výrobky, zařízení a technologie – Železniční svršek – Soubory ke stažení - Seznam osvědčení pro technologické využití traťových strojů, konkrétně přímým odkazem zde: <https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobyky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/zeleznicni-svrsek/soubory-ke-stazeni/tratove-stroje>, kde je v textu uvedeným dalším odkazem: <https://diagnostika.tudc.cz/evidence-stroju/tabulka.php> uvedeno schéma, rozdělení strojů podle výkonnosti a kvality.

V odkazovaném schématu jsou uvedeny předmětné stroje dle předpisu SŽ S3/1 včetně minimálního výkonového parametru pro pluh na úpravu šterkového lože a dalších tech. podmínek, konkrétně pro stroj kategorie A je uvedeno: „Technologie úpravy kolejového lože provádíme pouze kolejové pluh se zásobníkem, kdy si pluh ze zásobníku dosype potřebné kamenivo. Minimální výkon stroje pro úpravu kolejového lože 950 m/h.“ Navíc dále uvádíme, že část prací provádí kolejový pluh opakovanými pojezdy za ASP při jednotlivých fázích podbíjení dle množství předsypaného šterku v prostoru koleje; práce nejsou vždy prováděny pouze jediným pojezdem kolejového pluhu.

O rozdělení jednotlivých strojů do kategorií bylo rozhodnuto na pracovní skupině k novelizaci předpisu SŽ S3/1 vydané k 01.01.2025 na základě delší odborné diskuse, které se účastnili také zástupci zhotovitelů vlastníci a provozující traťové stroje a mechanizaci v oboru traťového hospodářství nejen v České republice, ale také za účasti zástupce účastníka, který vznesl dotaz v tomto Zadávacím řízení. Činnost pracovní skupiny je dokladována zápisy z jednotlivých jednání včetně samotné konečné odsouhlasené podoby novelizace předpisu SŽ S3/1 a výše odkazované tabulky k evidenci, seznamu strojů s určenými parametry.

Výše uvedené vyjádření bylo konzultováno s gestorem předpisu SŽ S3/1, kam je možné směřovat případné další připomínky k samotnému předpisu. Připomínky účastníka budou zadavatelem rovněž směřovány ke gestorovi předpisu SŽ S3/1 jako námět k novelizaci.

Opakovaně tak zadavatel ke společné skupině dotazů týkající se technického zařízení, jež má společného jmenovatele **sumarizuje vysvětlení v následujícím závěru:**

Zadavatel **trvá** na současném znění zadávací dokumentace v plném rozsahu.

Stanovení minimální úrovně dotazovaného požadavku sleduje mj. účel maximálního možného zkrácení výlukového času a souvisejícího omezování kapacity dráhy pro dopravce v souvislosti s realizací veřejné zakázky se zohledněním Postupných závazných milníků dle odst. 5.1.2 Zvláštních technických podmínek (*na profilu soubor označen jako Díl 2_8 ZTP_R-F_Nadlimitní PR VZ*), jež jsou provázána na vzájemně se prolínající souběžně probíhající stavby, které je potřeba v nastavených časech dokončit. Kromě zkracování výlukových časů je cílem zadavatele i zvýšení kvality práce, především nasazením modernějších pracovních strojů s vysokou mírou automatizace, u nichž jsou minimalizovány případné chyby způsobené lidským faktorem. Dosažení sledovaného účelu pak zadavatel považuje za zásadní na tratích, které jsou klíčové pro zajištění plynulosti provozu z hlediska jejich kapacity a významu, tj. zejména na tratích TEN-T a tratích celostátní dráhy s intenzitou dopravy 50 vlaků za den a více, což je případ předmětné veřejné zakázky. Trať Horní Lideč st. Hr. – Hranice na Moravě je zařazena do sítě TEN-T. Na těchto tratích zásadního významu musí být prioritně nasazovány stroje dosahující vyšších výkonů a kvality tak, aby v důsledku nasazení strojů „nižší kategorie“ nedocházelo k prodlužování výlukových časů, resp. k ovlivnění kvality práce.

Výše uvedené cíle a způsob jejich dosahování zadavatel zapracoval mj. do předpisu SŽ S3/1 „Práce na železničním svršku“, v platném znění. Při sestavování TPVP (technologický postup výlukových prací) pro předmětnou veřejnou zakázku pak zadavatel vycházel z uvedeného předpisu, článek 4, odst. 9 - úsek Vsetín-Horní Lideč se nachází na trati celostátní dráhy s intenzitou 50 vlaků za den a více = trať kategorie A, a dále s odkazem téhož odstavce na:

Použití SV a strojů s ohledem na významnost tratě specifikuje tabulka uvedená na internetových stránkách Správy železnic:

<https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobyky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/zeleznicni-svrsek/soubory-ke-stazeni/tratove-stroje>

a dále viz. odkaz:

diagnostika.tudc.cz/evidence-stroju/tabulka.php

Vzhledem k charakteru vysvětlení zadávací dokumentace zadavatel neprodlužuje lhůtu pro podání nabídek.

Lhůta pro podání nabídek se nemění a je stanovena na termín do 2. 3. 2026 do 8:00 hodin.

.....
Ing. Jiří MACHO

ředitel Oblastního ředitelství Ostrava