

Naše zn. 149255/2026-SŽ-GR-O15
Listů/příloh 5/0
Vyřizuje Bc. Hana Hnilíčková
E-mail Hnilickova@spravazeleznic.cz
Datum 8. září 2026

Odpověď na dotazy k zadávací dokumentaci

Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1, Nové město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00 zapsaná v obchodním rejstříku, vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384, Organizační jednotka Oblastní ředitelství Plzeň, Sušická 1168/23, PSČ 326 00 Plzeň upřesňuje zadávací dokumentaci vztahující se k veřejné zakázce na základě obdržených dotazů:

Název VZ: „**Zřízení nové kolejové váhy v obvodu ŽST Plzeň hl.n.**“
Číslo VZ: 65426051
Č.j.: 136660/2026-SŽ-GR 015
Datum: 19. 8. 2026

Dotaz č. 17

Žádáme o vyjádření, zda si je zadavatel vědom obvyklé výrobní/dodací lhůty pro zakázkové kolejové vážicí systémy (kolejový rošt s integrovanými tenzometrickými snímači) u dostupných výrobců, a zda tato lhůta reálně umožňuje objednání po podpisu SOD, výrobu a dodání na stavbu tak, aby zařízení bylo k dispozici k montáži v rámci závazné výluky 12.–25. 11. 2026.

V návaznosti na výše uvedené je dle ZTP je plánována doba přípravných prací v délce 1 měsíce od zahájení plnění s tím, že po cca 2–3 měsících od zahájení se předpokládá realizace klíčové výluky. To v danou chvíli časově naprosto nesedí. Navíc bereme-li v potaz nejen dodací lhůty, ale také vypracování VTD jeho zakomponování do realizační dokumentace vč. projednání a schválení (zde vycházíme z obvyklých lhůt na vypracování a schvalovací administrativní agendu). Tak teprve poté bychom měli potvrdit výrobu. Vzhledem ke stanoveným termínům výluk je toto časové schéma neproveditelné.

Žádáme zadavatele o reakci, zda si je vědom časové nutné časové náročnosti výše uvedeného.

Odpověď na dotaz č. 17 k zadávací dokumentaci:

Zadavatel si je vědom obvyklé dodací lhůty a časové náročnosti. Potencionální zhotovitel se musí rozhodnout, zda se za těchto podmínek výběrového řízení zúčastní.

Dotaz č. 18

SO 01-26-01

Na základě prostudování zadávací dokumentace a výkazu výměr Vás žádáme o vysvětlení a ujasnění rozsahu dodávky k položce č. 1 KOLEJOVÁ VÁHA. Podle PD (výkres č. 2.005 – *Kladečský plán kolejové váhy*) je předepsána dodávka a pokládka kolejnice tvaru S49 (49E1) v

délce 10,30 m ($2 \times ks$) s celkovou hmotností cca 1,03 t, v TZ 10,35 m. V soupisu prací chybí samostatná položka pro dodávku a montáž/pokládku této kolejnice.

Je dodávka a montáž zmiňovaných kolejnic S49 ($2 \times 10,30$ m) součástí ceny položky kolejové dynamické váhy v kompletu, i když není v textu poznámky explicitně uvedena?

Pokud kolejnice součástí položky váhy není, doplní zadavatel do výkazu výměr samostatnou položku pro dodávku a montáž kolejnic S49 (49E1)?

Odpověď na dotaz č. 18 k zadávací dokumentaci:

Dodávka a montáž kolejnic je součástí dodávky váhy, dodavatel jí nacení v rozpočtu kolejové váhy.

Dotaz č. 19

V projektové dokumentaci je navrženo řešení provádění vrtných ocelových zápor. Na základě informací zjištěných při prohlídce staveniště – zejména skutečnosti, že přilehlá kolej č. 16 bude po celou dobu realizace trvale pod napětím a bez výluky – považujeme toto navržené technologické řešení za nevhodné a v praxi nepřesně posouzené.

I při použití nejmenších vrtných souprav dostupných na trhu (přepravní výška při sklopené lafetě činí min. 3,0 m, Pracovní výšky pak 6,5 m stroje, který je vhodný pro provedení zápor) a především při následné manipulaci a osazování samotných ocelových zápor dochází ke kritickému přiblížení k živým částem trakčního vedení (TV).

Vzhledem k výše uvedenému žádáme zadavatele o upřesnění:

Byla projektová dokumentace zpracovávána s předpokladem, že práce budou probíhat za trvale zapnuté trakce na koleji č. 16?

Jakým způsobem má zhotovitel dle předpokladu projektanta dodržet zákonem stanovené bezpečnostní odstupové vzdálenosti od trakčního vedení pod napětím (dle příslušných ČSN a drážních předpisů) při osazování zápor a manipulaci s vrtnou soupravou?

Upozorňujeme, že za stávajících podmínek dochází k fatálnímu rozporu z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) a k přímému ohrožení života a zdraví pracovníků. Realizace v navrženém rozsahu bez napěťové či dopravní výluky je technologicky i bezpečnostně neproveditelná.

Žádáme zadavatele o posouzení tohoto rozporu a úpravu zadávacích podmínek, případně o doplnění výlukového rozhovoru či úpravu technologického předpisu tak, aby byla zakázka realizovatelná v souladu s platnými bezpečnostními předpisy.

Odpověď na dotaz č. 19 k zadávací dokumentaci:

Návrh pažení byl zpracován pro stav provozované koleje č. 16 vč. trakce. Minimální vzdálenost strojního zařízení (umístěného v prostoru vyloučené koleje č. 14) od vodiče trakce pod napětím je 2,0 m (vrtná souprava, zvedací zařízení – jeřáb) V daném případě podle projektu (vzdálenost osy záporu od osy koleje č. 16 = 2,38 m). Současně je možné, aby se pažící stěna mezi kolejemi č. 14 a 16 posunula oproti projektu blíže ke koleji. Pracovní výška některých existujících vrtných souprav (pro průměry 220–260 mm) se pohybuje v rozmezí 4,5 – 5,0 m (ověřeno dotazy na realizační společnosti) a umožňuje použití.

Vedoucí prací dle technologického postupu je povinen postupovat dle platné legislativy zejména TNŽ 34 3109. (Dodržet bezpečnou vzdálenost min 2 m od živých částí TV). Při realizaci prací bude vypnuto TV nad kolejí č. 8a, 10, 12, 12a a 14 + (a nad rámec projektu) na koleji č. 16 bude proveden bezpečnostní odtah TV + 1 m směrem ke koleji č. 18 mezi směrovými lany v místě stávající kolejové váhy.

Dotaz č. 20

Zajištění tárovacího vozu a etalonážních prostředků.

Vzhledem k tomu, že dle odpovědi na dotaz 15/10 tyto prostředky zajišťuje dodavatel subdodávkou, žádáme o informaci, zda je zadavateli známa dostupnost a lhůta rezervace tárovacího vozu u subjektů, které jím v ČR disponují, vzhledem k závaznému termínu zkoušek v listopadu 2026.

Odpověď na dotaz č. 20 k zadávací dokumentaci:

Tuto skutečnost musí garantovat dodavatel kolejové váhy.

Dotaz č. 21

V ZTP v bodě 4 .6.2.8 je uveden: Získaná vážná data budou vyvedena prostřednictvím dodaného kabelového vedení do klientského pracoviště (ČD Cargo, stavědlo č. 14), *odkud budou napojena do stávající elektronické sítě pro další zpracování stávajícím zařízením.*

Má toto napojení zajistit Zhotovitel? Pokud ano, definujte místa napojení a formát, v jakém mají být tato data přenášena.

Odpověď na dotaz č. 21 k zadávací dokumentaci:

Na pracoviště bude zhotovitelem dodána klientská aplikace umožňující obsluhu dodávaného nového vážního zařízení splňující základní kybernetické standardy.

Dotaz č. 22

Mají být váženy také vagony s tekutým nákladem - cisterny?

Odpověď na dotaz č. 22 k zadávací dokumentaci:

Zadavatel požaduje dodání kolejové váhy, která umí vážit i cisterny (kapalinové vozy).

Dotaz č. 23

Je povoleno vrtat otvory do kolejnic za účelem instalace snímačů?

Odpověď na dotaz č. 23 k zadávací dokumentaci:

Za účelem instalace snímačů je povoleno vrtat otvory do kolejnic.

Dotaz č. 24

Musí být ověření váhy ČMI provedeno během plánované výluky 12.- 25.11.2026 nebo může být provedeno v jiném termínu?

Odpověď na dotaz č. 24 k zadávací dokumentaci:

Ověření váhy ČMI může být provedeno i v jiném termínu, ale musí být provedeno před předáním váhy do zkušebního provozu.

Dotaz č. 25

V Kap. 4.8.5 ZTP je uveden přesný popis konkrétního typu váhy a vyjmenovány některé konkrétní prvky, ze kterých se váha skládá, včetně jejich rozměrů a typu. V odpovědi na dotazy č.1 je uvedeno, že Konkrétní typ a výrobce váhy není v PD předepsán. Znamená to, že žádné konkrétní prvky, uvedené v ZTP není nutno použít?

Odpověď na dotaz č. 25 k zadávací dokumentaci:

Všechny konkrétní výrobky uvedené v PD (resp. V ZTP) jsou uvedeny jako příklad a v PD sloužily k ověření realizovatelnosti navrženého řešení. Užití konkrétních výrobků není závazné.

Dotaz č. 26

Jedná se u váhy v tomto konkrétním případě o **Určené technické zařízení (UTZ)** ve smyslu § 47 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a vyhlášky č. 100/1995 Sb. (Řád určených technických zařízení)?

Bude pro dané zařízení vyžadováno vydání Průkazu způsobilosti UTZ ze strany Drážního úřadu (případně doložení ES prohlášení o shodě / ověření dle aktuálních právních předpisů)? Pokud

ano, je tento proces zahrnut v předpokládaném harmonogramu zakázky a započten do doby pro uvolnění zařízení do provozu.

Odpověď na dotaz č. 26 k zadávací dokumentaci:

Pro vlastní váhu nebude vydáván průkaz UTZ. Pro el. přípojku musí být vydán protokol a následně průkaz UTZ před zahájením zkušebního provozu.

Dotaz č. 27

Podléhá realizace tohoto zařízení / této stavby vydání stavebního povolení (resp. rozhodnutí o povolení stavby dráhy), nebo je akce prováděna v jiném správním režimu? Pokud stavební povolení vyžadováno je, zajišťuje jej v plném rozsahu zadavatel vč. nabytí právní moci před zahájením prací?

Odpověď na dotaz č. 27 k zadávací dokumentaci:

Na stavbu bylo vydáno pravomocné stavební povolení. SP nabylo právní moci dne 07.11.2025.

Dotaz č. 28

Je pro zahájení zkušebního či trvalého provozu tohoto zařízení nutné získat souhlas nebo povolení k uvedení do provozu od Drážního inspekčního orgánu / Drážního úřadu (DESÚ)? Pokud ano, jaké konkrétní podklady má zhotovitel v rámci své dodávky pro toto řízení předložit a jakou časovou rezervu zadavatel pro tento úřední akt vyhradil?

Upozorňujeme, že procesy spojené se schvalováním UTZ a získáváním rozhodnutí či souhlasů příslušných orgánů (DESÚ / Drážní úřad) mají zásadní dopad na časový harmonogram, proces předání stavby a přechod rizik na zhotovitele.

Odpověď na dotaz č. 28 k zadávací dokumentaci:

Pro zahájení zkušebního provozu je třeba postupovat v souladu s platnými TKP, přičemž stěžejním dokumentem je vystavení TBZ. Vydání protokolu a následného průkazu způsobilosti UTZ se předpokládá pouze u elektrické přípojky.

Dotaz č. 29 - Označení stavebního objektu

V odpovědi na dotaz č. 16 uvádíte, že návrh pažení lze upřesnit nebo upravit v rámci zpracování RDS „pro SO 01-86-01 dle bodu 4.4.1 ZTP“. SO 01-86-01 je však podle čl. 4.7.1 ZTP přípojka NN pro napájení kolejové váhy; pažení pro odstranění stávající kolejové váhy je řešeno v rámci SO 01-11-01 ŽST Plzeň, železniční spodek – kolej č. 14 (čl. 4.8.3 ZTP), na což odkazuje i samotný bod 4.4.1 ZTP.

Žádáme o potvrzení, že se odpověď na dotaz č. 16 vztahuje k SO 01-11-01. Vzhledem k tomu, že vysvětlení zadávací dokumentace je její součástí a je pro plnění závazné, považujeme jednoznačné určení dotčeného objektu za nezbytné pro správné ocenění nabídky.

Odpověď na dotaz č. 29 k zadávací dokumentaci:

Potvrdíme, že se odpověď na dotaz č. 16 vztahuje k SO 01-11-01.

Dotaz č. 30 - Přípustnost technologie zpevnění kolejového lože pryskyřicí

Čl. 4.8.3.3 ZTP stanoví jako funkční požadavek zajištění geometrické stability sousedních kolejí č. 12b a 16 po dobu odstraňování stávající kolejové váhy. Čl. 4.8.3.6 ZTP připouští přizpůsobení dimenzí průřezů, tedy úpravu v rámci záporové konstrukce.

Žádáme o sdělení, zda formulace „upřesnit nebo upravit“ použitá v odpovědi na dotaz č. 16 zahrnuje i splnění uvedeného funkčního požadavku jinou technologií než záporovým pažením, konkrétně strukturním prolitím kolejového lože polyuretanovou pryskyřicí a nástřikem líce výkopu v konstrukčních vrstvách ze štěrkodrti, za následujících předpokladů:

- bude prokázáno zajištění geometrické stability sousedních kolejí č. 12b a 16 dle čl. 4.8.3.3 ZTP včetně účinků provozního zatížení;
- zpevněná zóna bude po odstranění váhy odtěžena a nahrazena novým materiálem, čímž bude splněn požadavek čl. 4.8.3.4 ZTP na postupnou demontáž a nedojde k trvalé změně vlastností kolejového lože provozovaných kolejí;

- použitý produkt bude mít platné Osvědčení dle směrnice SŽ SM008 v souladu s čl. 4.1.16 ZTP;
- nebude uplatněn nárok na navýšení ceny pažení ve smyslu čl. 4.8.3.6 ZTP.

K odůvodnění uvádíme:

- Čl. 2.2.3 ZTP označuje staveniště za **extrémně rizikové** z hlediska ohrožení nevybuchlou municí a toto upozornění výslovně vztahuje na vrtané mikropiloty pro zápor pažení. Technologie, která nevyžaduje hloubkové vrtání, toto riziko odstraňuje.
- Dle čl. 5.1.2 ZTP je pro vyjmutí stávající váhy i vložení nové váhy k dispozici souvislá výluka 12. 11. – 25. 11. 2026. Rychlost zřízení a rychlá zatížitelnost zpevněného kolejového lože snižují riziko nedodržení tohoto závazného milníku.
- Uvedená technologie je v ČR na železničních tratích používána dlouhodobě, včetně aplikací sloužících k dočasnému zajištění kolejového lože proti sesuvu při odtěžení sousední konstrukce.

Odpověď na dotaz č. 30 k zadávací dokumentaci:

Koncepci záporového pažení pro podání nabídky požadujeme zachovat. Celková doba výluky 14 dnů je dostatečná pro vytvoření pažení, demontáž koleje č.14, odstranění stávající kolejové váhy a obnovu konstrukce železničního spodku a svršku. Po zabetonování zápor ve vrtech musí beton tvrdnout min. 2 dny (48 hodin) do doby aktivace zápor (vytvoření paženého výkopu pod úrovní kolejového lože – pažení zachytí zatížení zemním tlakem zvětšeným o zatížení železniční dopravou).

Zadavatel připouští, aby zhotovitel v průběhu realizace navrhl technické řešení odlišné od řešení předpokládaného zadávací dokumentací, prokáže-li, že navržené řešení splňuje minimálně stejné nebo vyšší požadavky na kvalitu, funkčnost, bezpečnost a životnost. Takový návrh podléhá předchozímu písemnému schválení zadavatelem. Schválením návrhu nevzniká zhotoviteli automatický nárok na změnu ceny, doby plnění ani jiných smluvních podmínek. Případné změny smlouvy budou posuzovány v souladu s § 222 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

Dotaz č. 31 Podklady a proces schválení

Žádáme o upřesnění, jaké podklady je nezbytné doložit pro posouzení takového řešení nad rámec RDS zpracované dle přílohy P8 směrnice SŽ SM011.

Odpověď na dotaz č. 31 k zadávací dokumentaci:

Pro posouzení takového řešení postačuje odsouhlasená RDS.

Zadavatel prodlužuje termín pro podání nabídek v termínu uvedeném na EZAK.

S pozdravem

Ing. Radek Makovec
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 7486385

Původní datový formát: application/vnd.openxmlformats-officedocument.wordprocessingml.document

UUID původní komponenty: 588d44d1-2e1d-4f62-b989-7ee9638748e0

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Hana HNILIČKOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 08.09.2026 13:03:45

Hash komponenty: e6386605f8061359f22aa0df089592e6bbe7275103a7d1b078a3cc13a7202af2

Hashovací funkce: sha256Hex



7d0d81ee-726e-41ef-b259-3236eed5e9d3