

Naše zn. 1237/2023-SŽ-SS VRT  
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. arch. Matyáš Hron  
E-mail hronm@spravazeleznic.cz

Datum 20. září 2023

(Zveřejněno na profilu zadavatele  
/  
Published on the Contracting Authority's Profile)

## **„RS 1 VRT SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU – VELKÁ BÍTEŠ; ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ TERMINÁL JIHLAVA VRT“**

### **Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatečné informace č. 2**

Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, Česká republika, IČO: 709 94 234 („Zadavatel“) zahájila zadávací řízení na soutěž o návrh s názvem **„RS 1 VRT SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU – VELKÁ BÍTEŠ; ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ TERMINÁL JIHLAVA VRT“**, která byla uveřejněna ve Věstníku veřejných zakázek pod evidenčním číslem Z2023-037242 („Soutěž“). Soutěž je vyhlášena jako otevřená soutěž o návrh ve smyslu § 145 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů („ZZVZ“).

Zadavatel obdržel od zájemce o účast v Soutěži písemnou žádost o vysvětlení soutěžních podmínek v souladu s § 98 odst. 3 ZZVZ. Zadavatel tímto poskytuje vysvětlení soutěžních podmínek v souladu s § 98 a § 144 odst. 2 ZZVZ v českém jazyce, včetně přesného znění žádosti o vysvětlení soutěžních podmínek bez identifikace zájemce, který o vysvětlení požádal.

	<b>Dotaz zájemce, bylo-li vysvětlení poskytnuto na základě žádosti o vysvětlení</b>	<b>Vysvětlení Zadavatele</b>
<b>1.</b>	Náš dotaz směřuje k bodu 3.6.1a soutěžních podmínek týkající se skladby projekčního týmu resp. referenčních staveb jeho členů: Lze za naplnění kvalifikačních předpokladů projektanta dopravních staveb považovat smíšené zakázky s investičními náklady přes 200 mil. Kč, jejichž součástí bylo dopravní řešení kvalifikanta?	<p>S ohledem na to, že požadavek se týká dopravní stavby, měl by u smíšené zakázky rozsah dopravní stavby odpovídat požadovaným parametrům.</p> <p>Zadavatel upozorňuje, že uvedený požadavek není podmínkou účasti v soutěži, ale dodatečnou podmínkou účasti v následné zakázce pro vybraného dodavatele (viz odstavec 3.6.1 písmeno a Soutěžních podmínek). Seznam členů realizačního týmu lze ze strany vybraného dodavatele v rámci jednacního řízení bez uveřejnění doplnit a rozšířit oproti realizačnímu týmu, který prokazoval kvalifikaci pro účast v soutěži (viz odstavec 4.1.1. písmeno e Soutěžních podmínek).</p>

2	V současné době vede hranice areálu přes areál a budovy Bosh. Může být v rámci soutěže tato budova odstraněna? Nebo musí zůstat na svém místě a návrh ji musí respektovat?	Jak je uvedeno v soutěžním zadání, Zadavatel doporučuje nezasahovat do areálu společnosti Bosch Diesel.
3	Je možné snížit úroveň připojovacího bodu kolejí k vysokorychlostním kolejím, není ale myšleno napojení vysokorychlostní trati na viadukt?	Jak je uvedeno v soutěžním zadání, Zadavatel doporučuje respektovat řešení poskytnuté v zadání.
4	Vznikl během prohlídky místa dne 7.9.2023 záznam? Pokud ano, prosíme o jeho poskytnutí.	Ano, Zápis z prohlídky místa, včetně otázek a odpovědí je součástí dodatečné informace č.1
5	Byly položeny během prohlídky dne 7.9.2023 otázky? Pokud ano, prosíme o jejich znění a případné odpovědi.	Ano, Zápis z prohlídky místa, včetně otázek a odpovědí je součástí dodatečné informace č.1
6	Zadání předpokládá napojení terminálu ze severu a z jihu. Nechal si klient zpracovat studii, ze které by vyplývaly objemy dopravních toků? Jaká se předpokládá intenzita severního napojení? Jaká je předpokládaná intenzita napojení od jihu?	Zadavatel doporučuje napojení terminálu ze dvou stran s ohledem na spolehlivost příjezdu a odjezdu z terminálu.  Zadavatel v současné době nedisponuje zmiňovanou studií. Doporučení zadavatele vychází z předchozích zkušeností a z blízkosti průmyslového areálu s velkým počtem zaměstnanců.
7	Počítá město Jihlava s prodloužením/přeložením trolejbusové linky G tak, aby došlo k obsluze terminálu? Je tato možnost již zahrnuta v propočtech požadovaného počtu parkovacích míst u terminálu?	Napojení terminálu trolejbusy je popisováno zejména v části soutěžního zadání "Další požadavky města Jihlavy" Zadavatel a Jihlava těchto bodech připouští jak variantu prodloužení stávající trolejbusové trati východně od průmyslového areálu, tak její přeložení na západní stranu průmyslového areálu.  Počty parkovacích míst vycházejí z doporučení situace, tedy z předpokladu trolejbusové dopravy v terminálu.
8	Je žádoucí uvažovat s fyzickým propojením severního příjezdu IAD k terminálu s příjezdem od jihu, nebo klient preferuje vytvoření dvou slepých a na sobě nezávislých příjezdů, které lépe oddělí dálkovou od lokální dopravy?	Jak Zadavatel uvádá v části soutěžního zadání "Další požadavky města Jihlavy": "volný průjezd IAD budoucím terminálem (jako zkratka mezi ul. Pávovská a nájezdem na dálnici) je nežádoucí (pokud bude umožněn, musí být dopravní řešení navrženo tak, aby ani v dopravních špičkách nedocházelo ke zdržování spojů veřejné dopravy a nedocházelo ke křížení průjezdů"

		trasy IAD s pěšími pohyby v rámci terminálu)"
9	Lze s lokálním biokoridorem okolo Zlatého potoka pracovat a modulovat tok i mimo území určené územním plánem?	Jak Zadavatel uvádá v části soutěžního zadání "Územní plán obce Jihlava": "Územní plán Jihlavy v současné době nereflektuje vysokorychlostní trať, a proto <b>není</b> doporučeno jeho respektování. Je však doporučeno k němu přihlížet v širším řešeném území pro zajištění návaznosti na budoucí rozvoj."
10	Zastávka Jihlava-Bosch Diesel podle předpokladu zanikne a nahradí ji nově vybudovaný terminál. Máme na tuto skutečnost reagovat navržením propojení s hlavní vrátnicí průmyslového areálu? Je soukromý vlastník součástí řízení? Jaké má rozšiřující požadavky na vybavení stanice?	Ano, Zadavatel v soutěžním zadání v části "Doprava u Terminálu" doporučuje navržení pěších a cyklistických tras mimo jiné i do průmyslového areálu.
11	V zadání jsme nenalezli důležitou informaci, která by zcela jasně popisovala výškové poměry v území. Chybí nám přesné výšky temena kolejnice v bodech změny sklonu trati a v obloucích. Jediné údaje, které jsme dohledali, jsou v pdf ,B.4.2.4 Situace projektových variant II. etapy; varianta SK-4; úsek JihlavaPávov - Kozlov.pdf. Prosíme o doplnění těchto kót, ideálně do situačního výkresu ve formátu dwg. Tato informace je naprosto zásadní vzhledem k složitému prostorovému uspořádání jednotlivých liniových staveb.	Tyto informace byly doplněny v předchozí dodatečné informaci č.1 na základě dotazu během prohlídky soutěžního místa.
12	Prosíme o ujasnění – dokument B.4.2.4 Situace projektových variant II. etapy; varianta SK-4; úsek JihlavaPávov - Kozlov.pdf je pouze v minulosti prověřovaná varianta uspořádání tratí a není již aktuální. V návrhu máme vycházet z poskytnutých dat v dokumentu P02_ŘešenéÚzemí_AreaConcerned.dwg?	ANO, Zadavatel toto potvrzuje.
13	Na lokální komunikaci se nyní nachází v místě 49.4410N, 15.6104E křižovatka, ze které odbočuje obslužná komunikace pro průmyslový areál. V zadání se uvažuje s vytvořením nového kapacitního sjezdu zhruba v místě 49.4423N, 15.6087E. Jaký to má důvod? Máme uvažovat s oddělením komunikace pro obsluhu průmyslového areálu a terminálu, nebo je očekáváno navržení sdruženého nového sjezdu v nové pozici?	Poloha zmíněného sjezdu je pouze ilustrativní. Zadavatel předpokládá komplexní pohled na situaci v místě napojení.

14	Existuje se soukromými vlastníky pozemků na východ od stávající trati 225 domluva, memorandum, smlouva o převodu/využití ploch pro návrh příjezdové komunikace k terminálu? Vnímáme vlastnickou strukturu v koridoru vedle tratě jako potenciální riziko při projednávání záměru a případné překlady komunikace do pozice za areálem (tak, jak je navrženo v dokumentu B.4.2.4 Situace projektových variant II. etapy; varianta SK-4; úsek Jihlava-Pávov - Kozlov.pdf) může mít dalekosáhlé důsledky pro konkrétní návrh terminálu.	Zadavatel v současné době nemá žádnou domluvu ani memorandum ohledně zmíněných ploch.  Zadavatel dále upozorňuje, že zmiňovaný dokument je součástí studie proveditelnosti. Zadavatel v soutěžním zadání upozorňuje, že: "Zadání se v oblasti Terminálu a jeho okolí odlišuje od řešení zobrazeném ve studii proveditelnosti. Je doporučeno sledovat řešení poskytnuté v Zadání a studii proveditelnost používat jen jako případný podklad pro širší kontext trasování VRT mezi Prahou a Brnem.
15	Rozumíme správně, že trať 225 bude výhledově zdvojkolejněna? Bude i v budoucnu sloužit pro trať 225 stávající most pod dálnicí D1? Nedojde v místě ke změně prostorového uspořádání?	Ano jak vyplývá přiložených výkresů, projekt počítá se zdvoukolejněním trati 225 v prostoru terminálu. Stávající most byl konturován pro trať v dvoukolejném uspořádání.
16	Jaké jsou v místě požadavky na konstrukce tlumící hluk VRT? Trať se v místě terminálu a přemostění nachází na vyvýšeném tělese, předpokládáme nutnost protihlukových stěn. Jsou k dispozici hlukové studie?	V současné době není k dispozici hluková studie. Bude předmětem dokumentace pro územní řízení, stejně jak jako případná protihluková opatření.
17	Lze nahradit vizualizaci z ptačí perspektivy nového mostu přes dálnici D1 vizualizací z pohledu chodce /jedoucího vozidla/? Dle našeho názoru bude takové zobrazení lépe reprezentovat, jak bude navržena konstrukce vnímána	Ano, volba pohledů je na uvážení účastníka. Poskytnuté fotografie pro zákres nejsou závazné.

Zadavatel pro vyloučení jakýchkoliv pochybností uvádí, že poskytnutím výše uvedené dodatečné informace nedochází zároveň ke změně nebo doplnění zadávací dokumentace ve smyslu § 98 odst. 5 a § 99 ZZVZ a **lhůta pro podání soutěžních návrhů tak zůstává nedotčena.**

**Ing. Mojmír Nejezchleb**

náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy  
Správa železnic, státní organizace