

Naše zn. 592/2025-SŽ-SS VRT
Stran/příloh 4/1

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

Datum 3. března 2025

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

„RS 1 VRT POŘÍČANY – SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU; ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ TERMINÁL KOŘENICE-BEČVÁRY VRT“

Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatečné informace č. 7

Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 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 POŘÍČANY – SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU; ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ TERMINÁL KOŘENICE-BEČVÁRY VRT“**, která byla uveřejněna ve Věstníku veřejných zakázek pod evidenčním číslem Z2024-063086 („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.

	Dotaz zájemce, bylo-li vysvětlení poskytnuto na základě žádosti o vysvětlení	Vysvětlení Zadavatele
1.	<p>Existuje pevná vzdálenost, o kterou můžeme posunout nástupiště VRT? Mohou se posouvat pouze jedním směrem, nebo oběma směry? Pokud ano, jaké jsou vzdálenosti ve vztahu k jednotlivým směrům?</p> <p>Dále bylo zmíněno, že nástupiště lze posouvat podél rovných úseků trati. Můžete upřesnit, co je definováno jako „rovné úseky“ trati na rozdíl od „zatáček“ na trati?</p>	<p>Zadavatel doporučuje neposouvat nástupiště na vysokorychlostní trati. A to zejména z důvodu návaznosti na geometrii trati v okolí, která posuny neumožňuje.</p> <p>Nástupiště na konvenční trati je možné prodlužovat oběma směry. Poloha nástupiště je na obou koncích omezena návěstidly, respektive místem pro zastavení, která se nachází 10 m před návěstidlem. Jedná se o část trati mezi km 13,374 a 13,605.</p>
2	<p>Kterým směrem se budou prodlužovat nástupiště konvenční železnice?</p> <p>Máme poznámku o předpokladu, že délka nástupiště by se mohla prodloužit</p>	<p>Nástupiště na konvenční trati je možné prodlužovat oběma směry. Poloha nástupiště je na obou koncích omezena návěstidly, respektive místem pro zastavení, která se nachází 10 m před</p>

	na přibližně 220 m, ale rádi bychom upřesnili směr. Bude to jedním směrem, nebo současně oběma směry?	návěstidlem. Jedná se o část trati mezi km 13,374 a 13,605.
3	V poskytnutém výkresu P02 – Řešené území je příjezd k údržbové základně nakreslen formou nadjezdu a to jak přes stávající trať 014, tak přes oblouk propojující VRT s 014. Ve schématu poskytnutém na straně 13 v soutěžním zadání je nakreslen ‚NOVÝ PŘEJEZD‘. Z jakého důvodu je v původním projektu kreslen nadjezd přes konvenční trať?	Nadjezd přes konvenční trať v původním projektu je stav projektování k určitému datu. Zadavatel vzhledem ke stísněnému prostoru před údržbovou základnou v zadání spíše předpokládá úrovněvé křížení pomocí přejezdu. Konkrétní řešení je na uvážení účastníka technicky jsou možné obě varianty.
4	Z jakého důvodu je napojení údržbové základny a stavebního dvoru navrženo z kruhové křižovatky I/12 a II125? Lze navrhnout alternativní napojení, např. od přejezdu P5915 skrz podjezd pod trať VRT?	Jednalo se o snahu minimalizovat množství mostních konstrukcí a zároveň napojit obsluhu údržbové základny na silnici co možná nejvyšší kategorie s minimálním zásahem do zastavěného území. Řešení navržené v zadání je pouze doporučené. Účastník může navrhnout jiné řešení.
5	Obchvat Pučery – je uvažováno o odklonění veškeré transitzní dopravy z obce Pučery na obchvat, nebo se jedná pouze o obslužnou komunikaci sloužící terminálu?	Smyslem obchvatu je mimo jiné odklonit veškerou tranzitní dopravu, zejména příležitostný provoz z lomu Libodřice.
6	Nová křižovatka na severním konci obchvatu Pučery – její pozice a geometrie je předmětem návrhu? V jaké minimální vzdálenosti od osy kolejí lze křižovatku umístit? Bude zde zachován stávající úrovněvý přejezd, nebo bude nutný mimoúrovněvý nadjezd?	Nová křižovatka je součástí návrhu. Při návrhu křižovatky je doporučeno respektovat požadavek normy ČSN 73 6380 (novelizováno 2020) na vzdálenost nově budované křižovatky od přejezdu min. 30 m. (přesněji bod 5.2.1)
7	Z jakého důvodu je předpokládaná pozice parkoviště IAD navržena západně od náspu VRT? Lze parkoviště situovat do prostoru mezi VRT a obec Pučery? Lze v případě vymístění parkoviště IAD ze západní na východní stranu náspu zcela vynechat obslužnou komunikaci na západní straně náspu do údržbové základy (při návrhu alternativní obsluhy údržbové základy)?	Situovat parkoviště dál od obce Pučery byl jedním z požadavků obce. Proto byl také promítnut do doporučení Zadavatele. Jedná se však pouze o doporučení a jeho nerespektování nepovede k vyloučení účastníka. Obslužná komunikace na západní straně se může ukázat jako potřebná z důvodu obsluhy železničních technologií, které není možné přeložit na druhou stranu trati, případně přístupu na pozemky.
8	Preferuje klient umístění terminálu blíže středu nástupiště VRT (tzn s krátkou přestupovou vazbou na BUS, ale delší přestupovou trasou na konvenční trať),	Jak je uvedeno v příloze P05.2, hlavní přestupní vazby se obecně předpokládají BUS <-> VRT a konvenční trať <-> VRT. Přestup mezi BUS <-> konvenční trať je

	nebo umístění terminálu poblíž křížení tratí (tzn s krátkou přestupovou vzdáleností na BUS i konvenční trať, ale s delší vzdáleností k jižní straně nástupiště VRT)?	spíše druhotného významu. Zadavatel dále doplňuje že na VRT budou v provozu nejčastěji jednotky o délce 200 m. Ve špičkách mohou být jednotky zdvojovány na délku 400 m. U jednotek délky 200 m je možné zvolit místo zastavení.
9	Předpokládá klient větší intenzitu přestupů mezi VRT-BUS nebo VRT-konvenční trať? Která z přestupních vazeb je pro klienta důležitější?	Jak je uvedeno v příloze P05.2, hlavní přestupní vazby se obecně předpokládají BUS <-> VRT a konvenční trať <-> VRT. S tím, že intenzita BUS je 2150 cestujících a intenzita konvenční železnice je 1500 cestujících denně. Podrobněji jsou intenzity popsány v kapitole 2.3.3 v příloze P05.2.
10	V soutěžním zadání, strana 6, je uvedeno, že odbavovací hala bude přístupná 04-23. Tzn, bude 5 hodin uzavřená. Je stejný požadavek na celý objekt terminálu, nebo se tento požadavek týká pouze odbavovací haly?	Jak je uvedeno v zadání, provoz na VRT bude v noční údržbové přestávce přerušen. (obdobně jako v Pražském metru). Uzavření se týká VRT části terminálu včetně odbavovací haly. Stanice konvenční železnice a zastávky BUS mohou teoreticky fungovat v režimu 24/7 (není zde technické omezení) pokud zde dojde k objednávce takové dopravy.
11	V případě požadavku na uzavření celého terminálu včetně nástupišť a průchodu na ně, je potřeba zachovat 24/7 průchodnost mezi východní a západní stranou náspu? Ať už s využitím navrženého mostu, nebo formou podchodu?	Zadavatel doporučuje navrhnout uzavíratelnou část areálu tak aby v sobě zahrnovala část sloužící provozu VRT včetně odbavovací haly. Konvenční železnice, stanice BUS a případně parkoviště P+R nemusí noční uzavírci podléhat.
12	Je nutné zachovat přístup na nástupiště (jak VRT, tak trať 014) 24/7, nebo má mít stejný režim jako odbavovací hala.	Zadavatel doporučuje organizovat provoz tak, že nástupiště VRT má stejný režim jako odbavovací hala. Nástupiště konvenční železnice stejně jako zastávky bus mohou mít režim jiný.
13	Je nutné při příchodu na nástupiště (VRT) projít odbavovací halou, nebo lze navrhnout samostatný vstup v exteriéru?	Jak je uvedeno v zadání, ve standardní situaci je možné přijít na nástupiště VRT i mimo odbavovací halu. Je však doporučeno organizovat provoz terminálu tak, že v případě nutnosti je možné zřídit kontrolovaný přístup na nástupiště VRT. (pro mimořádné události jako ohrožení bezpečnosti nebo zdraví) Ostatní vstupy budou v takto mimořádném režimu uzavřeny.

14	Lze k příchodu na severní nástupiště konvenční tratě užít povrchového přechodu, nebo je požadovaný mimoúrovňový přístup (ať už nadchod, nebo podchod)?	Jak je uvedeno v zadání, Zadavatel doporučuje pro přístup na severní nástupiště využít mimoúrovňový příchod, který přirozeně vyplývá z polohy nástupiště VRT a mostu nad tratí 014. Tento mimoúrovňový přístup je možné doplnit o úrovňový přechod s využitím stávajícího přejezdu P5915 přes trať 014. Zadavatel nedoporučuje zřizovat nové úrovňové přechody. Zadavatel zároveň upozorňuje na požadavek na omezení investiční náročnosti tohoto terminálu s ohledem na relativně malý počet cestujících.
15	Lze v návrhu upravit a rozšířit mostní konstrukci VRT překonávající trať 014?	Ano, zadavatel předpokládá, že to účastníci z důvodu zajištění přestupních vazeb udělají.
16	Je výhledově uvažováno s doplněním trakčního vedení na trati 014?	Ano, navržená podjezdná výška mostu VRT přes trať 014 vyhovuje výhledovému doplnění trakčního vedení.

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