

VYSVĚTLENÍ SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK Č. 8

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, IČO: 709 94 234 („Zadavatel“) zahájila dne 4. 2. 2019 zadávací řízení na soutěž o návrh s názvem „**Návrh architektonického řešení stanice Veleslavín**“, která byla uveřejněna ve Věstníku veřejných zakázek pod evidenčním číslem Z2019-004321 („Soutěž o návrh“). Soutěž o návrh 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 v návaznosti na vysvětlení soutěžních podmínek č. 7 zveřejněných dne 4. 3. 2019 a na základě proběhlé prohlídky místa řešeného území poskytuje tímto vysvětlení soutěžních podmínek na základě položených dotazů na prohlídce řešeného území, které vznesli přítomní zájemci (dotaz č. 1 – 21).

Zadavatel tímto zároveň poskytuje vysvětlení Soutěžních podmínek, a to v souladu s § 98 odst. 3 ZZVZ včetně přesného znění žádosti bez identifikace zájemce, který o vysvětlení požádal.

Zadavatel dne 5. 3. 2019 obdržel od zájemce o účast v Soutěži o návrh písemnou žádost o vysvětlení Soutěžních podmínek v souladu s § 98 odst. 2 ZZVZ (dotaz č. 22 a 23). Zadavatel poskytuje dodatečné vysvětlení Soutěžních podmínek v českém i anglickém jazyce.

	Dotaz zájemce, bylo-li vysvětlení poskytnuto na základě žádosti o vysvětlení	Vysvětlení Zadavatele
1.	<i>Řešilo se nějakým způsobem napojení osobní dopravou – křižovatka – nic v současné době nefunguje, zejména ráno. Když se dělalo nádraží, spekulovalo se o další křižovatce. Nebo je to v rámci soutěže pasé? Máme na mysli ten železniční přejezd.</i>	Zadavatel k tomuto uvádí, že železniční přejezd bude připravovanou stavbou zrušen. Trať na letiště bude v jiné výškové úrovni a ještě před stávajícím přejezdem se bude ve směru do centra vjíždět do tunelu. Portál tohoto tunelu je vymodelován v digitálních podkladech, které mají zájemci k dispozici na profilu Zadavatele. Ty dvě koleje, co zůstanou, jsou slepé, skončí ve stanici Veleslavín. Bylo uvažováno o tom, zda to řešené území ještě neprotáhnout např. za Evropskou, ale nakonec se to tak po dohodě s Magistrátem a MČP 6 neudělalo.
2.	<i>V tom modelu je asi záměrně pravděpodobně hranice/niveleta nových kolejí snížena na tu úroveň budoucí a od ní dál směrem na severozápad je v podstatě to území nedomodelovaný. Je to záměrně s tím, že je to předmětem řešení? V tom území je např. mnoho zeminy, s jejímž odvezením jsou spojeny vysoké náklady, tak jestli i s tímto zadavatel takhle počítá?</i>	Zadavatel uvádí, že je toto záměrně nedomodelované, protože neví, co směrem na severozápad od stanice soutěžící navrhnu. Návrh úpravy terénu očekává vyhlášovatel od soutěžících.
3.	<i>Z čeho vyplynulo rozhodnutí, že se bude dělat návrh na stanici vlaku s tím, že neexistuje územní studie okolí ani zadání té územní studie. Jak může vzniknout velké nádraží, když se neví, na co bude napojené. Velký dopravní uzel a není řešeno okolní území, není územní studie. Proč se</i>	Zadavatel si je vědom, že nádraží má být první přestupní místo na metro, které tady je, a Zadavatel tu trať dlouho plánuje a je ve fázi, že potřebuje řešit konkrétní nádraží. V této soutěži se Zadavatel právě ptá, jak by měla

	<p><i>nezačne územní studii? Jde mi o ten vývoj. Není řešená zástavba, neví se, co tu bude stát apod.</i></p>	<p>vypadat stanice Veleslavín a jak by předkládaný návrh stanice ze strany zájemců měl být napojen na tzv. Okolní řešené území. Soutěž má ukázat, jak by např. mohlo vypadat napojení stanice Veleslavín na Okolní řešené území a tato idea by pak mohla sloužit jako inspirace pro MČP 6 a Magistrát hlavního města Prahy. Studií bylo k danému území historicky hodně, ale nejsou již poplatné době. Zadavatel opětovně opakuje, že předmětem této Soutěže o návrh je primárně návrh stanice Veleslavín. Zadavatel měl možnost žádat pouze návrh stanice bez uvedení jejího propojení na širší území, ale vzhledem k tomu, že Zadavatel k architektonické soutěži a místu budoucí stanice Veleslavín chtěl přistoupit citlivě, žádal rovněž ideový návrh tzv. širšího řešeného území; ale jde opravdu jen o ideový návrh. Výsledek architektonické soutěže bude co do tzv. Okolního řešeného území předložen i IPR a MHMP, popř. MČP 6, aby tento mohli zakomponovat do budoucí územní studie okolí stanice Veleslavín.</p>
<p>4.</p>	<p><i>Tabulka bilancí, která podrobnějším způsobem shrnuje i stavební program, který není v SP nijak zmíněn. Narazili jsme na 2 položky, které definují podjezd nebo přejezd trati a vypadalo to, že mají být umístěny někde v té východní části odsud a tam byl definován přesně km trati a vůbec jsme nevěděli, co to má být.</i></p>	<p>Toto je konkrétní dotaz, pokud zájemce potřebuje odkázat na položky, Zadavatel žádá, aby tento dotaz byl podán zcela konkrétně, a to písemně.</p>
<p>5.</p>	<p><i>Rád bych se zeptal na prognózu toho autobusového nádraží, které je tady nedefinované. Není definován stav, na který se tam má navrhovat. Myslíme obecně stav celého toho předpolí, jak se to má navrhovat</i></p>	<p>Předpokladem je, že to autobusové nádraží bude přesunuto jinam. Ve chvíli, kdy začne fungovat trať na letiště, tak by v tomto území, a to včetně nějaké části, která je za Evropskou měla být 2-3 autobusová stání pouze pro linky MHD. To by mělo stačit pro celé území.</p>
<p>6.</p>	<p><i>To znamená, že zůstane jen MHD?</i></p>	<p>Toto je úsek z Veleslavína na Letiště, vede přes starou Ruzyni a pokračuje přes Dlouhou Míli, kde se předpokládá, že vznikne velký terminál a budou tam končit všechny dálkové autobusy z Kladna a z okolí, budou navážet lidi z okolí do Prahy a tam přestoupí na vlak a pojedou do centra/na metro – na A budou moci nastoupit na Veleslavíně, Hradčanské, na B na Masarykově nádraží a na C na Vltavské – Bubnech.</p>

7.	<i>Parkování dopravy v klidu – je nějaký předpoklad parkovacího domu, či nikoliv?</i>	Zadavatel se domnívá, že je nějaký počet míst a zájemci by měli toto navrhnout pro místní potřeby v tom širším řešeném území. Zadavatel uvádí, že provoz železnice nebude generovat potřebu parkovacího domu.
8.	<i>Ze zadání jsme pochopili, že těch 300 míst v tom parkovacím domě je požadavek Prahy 6 a ne že to má naplnit požadavky těch nových komerčních prostor, které tu vzniknou. Což znamená, že ty komerční prostory budou mít samozřejmě svoje parkovací místa.</i>	Takové subcentrum by samo o sobě mělo nabídnout cca 300 míst k parkování nezávisle na komerčních prostorech.
9.	<i>Těch 300 míst obsahuje, co potřebují ty komerční prostory, nebo je to nad rámec?</i>	Zadavatel uvádí, že toto je pouze předpoklad budoucího provozu, ne pro potřeby komerčních prostor. Zadavatel má představu, že zájemci navrhnou předpolí stanice. Odpovídá to zatížení.
10.	<i>Můžeme čekat tedy přesné zadání, že těch definovaných 300 míst parkovacího domu není závazné?</i>	Zadavatel uvádí, že v závazné části soutěžních podmínek Soutěže o návrh těch 300 parkovacích míst nenajdete.
11.	<i>Jsou zde nějaké zájmy, o kterých nevíme, o kterých je třeba pravděpodobné, že se nějak projeví, kdyby nějakým způsobem alespoň trochu určili směr toho, co vlastně je třeba nakreslit.</i>	Zadavateli nejsou žádné aktuální zájmy známy. V rámci tzv. okolního řešeného území by měli soutěžící počítat s tím, že je zde nějak fixována křižovatka, je zde výstup z metra, ale jinak Zadavatel není seznámen s tím, že by tu měl být jakýkoliv jiný aktuální zájem.
12.	<i>Jsou podklady k té budově, která se dle soutěžních podmínek může či nemusí zachovat, ale nevíme přesně, co v ní je. Potřebujeme znát její vnitřní uspořádání.</i>	Zájemci mohou dle soutěžních podmínek navrhnout cokoliv, co se s budovou (stávající výpravní budova ve stanici Veleslavín) poté stane – zbourat, udělat muzeum, kavárnu, cokoliv, je to na rozhodnutí zájemce, co navrhne. Zadavatel k dané budově zveřejňuje přílohou základní dokumentaci k výpravní budově a upozorňuje, že se nejedná o zaměření a

		rozměry v ní uvedené jsou pouze orientační.
13.	<i>Proběhlo několik vysvětlení a doplnění. Nešlo by vytvořit soubor např. „digitální podklad“ v DWG, kde by byly všechny ty podklady na souřadnicích jednotně. Je tam stávající stav, ten je zaměřen, je tam stávající dráha, pak je v PDF souboru jen půdorysný obrys – osa kolejí s nástupištěm a ten není v DWG. Pak je model, kde nejsou nástupiště, není tam spousta dalších vazeb a není na souřadnicích. Takže veškeré toto seskládání už by dávalo možnost nějaké chyby a pak problémy v posuzování.</i>	V modelu jsou závazné části – kolej, trakce, začátek tunelu a tam je to definované dostatečně. Vzdálenosti a výšky jednotlivých částí v modelu odpovídají skutečnosti, pro návrh železniční stanice je model dostatečný.
14.	<i>Délka nástupiště není závazná, není vyprojektovaná?</i>	Nástupiště musí splňovat parametry dané pro tuto trať, její rozměry jsou dány v Soutěžních podmínkách - Stavební program (u dvojice hlavních kolejí č. 1 a 2 délka nástupních hran bočních nástupišť 200 m a šířka 4,5 m; u kusých předjízdných kolejí č. 3 a 5 délka ostrovního nástupiště 270 m, šířka 6 m). Přesná poloha nástupiště je předmětem návrhu – v návaznosti na širší řešené území.
15.	<i>Ale v PDF souboru s layoutem panelů, kde je vidět nástupiště, tak při osazení zpět do DWG polohy kolejí neodpovídají dwg podkladu</i>	Zadavatel uvádí, že layout panelů slouží pouze k rozložení na panelech. Správné polohy koleje, trakce jsou v modelu
16.	<i>Koleje jsou vyprojektovány, ale nejsou na souřadnicích. Nemůže být model na souřadnicích? Všechny dokumenty nebyly poskytnuty dostatečně v dobrém formátu, aby nedocházelo k případným chybám. Osy a výšky kolejí jsou dané u vestibulu metra, ale my je neznáme. Bylo řečeno, že kolejiště je dané a je závazné - ale my neznáme jejich osu, jejich výšku. Není to osazené v systému. Složit ty dva podklady dohromady je za současné situace nemožné.</i>	Zadavatel uvádí, že zvažuje poskytnutí doplnění 3D modelu týkající se souřadnicového systému. Pokud Zadavatel ke stávajícímu 3D modelu zveřejní jakoukoliv úpravu či doplnění, bude tato zveřejněna na profilu Zadavatele.

17.	<i>Délka nástupiště je jasná?</i>	Délka nástupiště je známa, ale může být posunuta, to bude záležet na návrhu zájemce. Peron je definován pozicí koleje. Vztah mezi kolejí a peronem je dán normami.
18.	<p><i>Velikost trakčního vedení – nevíme, jaká je možnost minimální výšky od kolejiště.</i></p> <p><i>Norma uvádí rozsahy a je tam prostor s tím pracovat a my neznáme přesné číslo.</i></p>	<p>Zadavatel doporučuje, aby zájemci počítali 6,5 metru nad temenem kolejnice – naprosté minimum.</p> <p>Zájemcům se doporučuje vycházet z tohoto orientačního údaje – ve skutečnosti záleží na tom, v jaké poloze je konstrukce nad kolejištěm vzhledem k polohám trakčních stožárů. Z důvodu zjednodušení Zadavatel doporučuje používat minimální výšku 6,5 metrů od temene kolejnice. V některých bodech musí být konstrukce nad kolejí výš, ale není předmětem Soutěže stanovit přesně tuto výšku, ta bude přesně stanovena v následné dokumentaci.</p>
19.	<i>Hodilo by se mít půdorysy vestibulu metra. Máme v modelu pouze obrys, nevíme polohu obchodů, výškových úrovní ramp apod. Bylo by dobré mít k dispozici B2D, který ukáže, co vše v podzemí je. Je to zásadní vazba mezi železnicí a metrem.</i>	<p>V metru jsou 3 úrovně – nástupiště.</p> <p>Zadavatel se domnívá, že pro účely Soutěže je zcela dostačující, pokud byl zájemcům poskytnut v rámci soutěžních podmínek informativní zákres toho, kde bude spojovací bod s metrem. Technická dokumentace k metru je částečně neveřejná, když jde o strategickou dopravní stavbu.</p> <p>Pokud by Zadavatel k prostoru metra zveřejňoval jakoukoliv související dokumentaci, bude tato zveřejněna na profilu Zadavatele. V současné době ale Zadavatel nepředpokládá, že by tak učinil, neboť aktuální informace, kterými zájemci o propojení metra a železnice disponují, jsou dostatečné.</p>
20.	<p><i>Místo napojení je za těmi dveřmi. Z -1 nebude možné vystoupit přímo na nástupiště?</i></p> <p><i>Tohle je trasa na vzdálenější kolej a na tu na letiště by se mělo nastupovat až o úroveň výš?</i></p> <p><i>Je zakroužkované pouze toto a to horní ne. Bude možné to udělat i tam? Nejsou tam nějaké technologie nebo něco?</i></p>	<p>Ano, Zadavatel uvádí, že je na zájemcích, jak to navrhnou, může to být i o úroveň výše. V této spodní úrovni je výšková úroveň podchodu navržena tak, že vede přímo pod kolejemi a bude možné navrženou trať podejít. Napojení je za prosklenými dveřmi v úrovni -1 vestibulu metra – doplnění Zadavatele: viz fotodokumentace, která je přílohou tohoto vysvětlení.</p>

21.	<p><i>Za touto zdí něco je? Nějaká technika nebo něco takového?</i></p>	<p>Zadavatel si není vědom, že by tam něco bylo. Nemělo by tam nic být, maximálně inženýrské sítě.</p>
22.	<p><i>V soutěžních podmínkách v odst. 6.1.1.1 Grafická část, je uvedeno:</i></p> <p><i>Grafická část bude zpracována na 2 panelech (při kvalitě 300 dpi) dle Přílohy 7 Soutěžních podmínek. Panel č. 1 bude obsahovat situaci v měřítku 1:1000, schémata a volnou prezentaci navrhovaného řešení.</i></p> <p><i>Příloha č. 7 ovšem v rozporu s textovým zadáním obsahuje situaci v měřítku 1:750. Vzhledem k rozsahu a vazbám v řešeném území se přikláníme k měřítku 1:1000, ve které je možné řešené území zobrazit optimálně se všemi podstatnými vazbami.</i></p>	<p>Zadavatel upřesňuje, že zájemci předloží grafickou část v souladu s přílohou č. 7 soutěžních podmínek, a to v měřítku 1:750.</p>
23.	<p><i>V soutěžních podmínkách v odst. 6.1.1.1 Grafická část, je uvedeno:</i></p> <p><i>Grafická část bude zpracována na 2 panelech (při kvalitě 300 dpi) dle Přílohy 7 Soutěžních podmínek. Panel č. 2 bude obsahovat prostorové zobrazení návrhu (axonometrie území, nadhledová perspektiva), text, vysvětlující schémata a volnou prezentaci.</i></p> <p><i>Výřez 3D záběru je závazný nebo je možné jej upravit tak, aby bylo možné optimálně zobrazit také „Okolní řešené území“ (růžovou barvou) s podstatnými vazbami na okolí? Samozřejmě při zachování zobrazení celého řešeného „zeleného území“ s návrhem stanice?</i></p>	<p>Zadavatel k tomuto dotazu uvádí, že výřez 3D záběru je pouze ilustrativní a každý zájemce si může zvolit svůj výřez tak, aby zobrazil vše podstatné z návrhu.</p>

Zadavatel ve smyslu § 98 odst. 4 ZZVZ prodlužuje lhůtu pro podání soutěžních návrhů tak, jak je uvedeno níže. Lhůta pro podání soutěžních návrhů v 1. fázi Soutěže o návrh je následující:

- | | | |
|--|---------------------------|----------------------------------|
| 1) Grafická část | Datum: 12. 4. 2019 | Hodina: do 12:00 |
| 2) Elektronický soubor nazvaný "Kontaktní adresa" and "Autor" | Datum: 12. 4. 2019 | Hodina: do 12:00 |
| 3) Portfolio v elektronické formě | Datum: 12. 4. 2019 | Hodina: od 15:00 do 22:00 |

V Praze dne 8. 3. 2019