

**„RS 1 VRT POŘÍČANY – SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU; ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ
TERMINÁL KOŘENICE-BEČVÁRY VRT“****Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatečné informace - Shrnutí**

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 v souladu s článkem 5.3.2. soutěžních podmínek vydává shrnutí všech dříve vydaných vysvětlení soutěžních podmínek zveřejněných na profilu Zadavatele, jednotlivě dostupných na následující adrese:

https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_15939.html

a dotazů vznesených v průběhu prohlídky soutěžního místa podle čl. 5.4.1. soutěžních podmínek zveřejněných spolu s odpověďmi na dotazy na profilu Zadavatele na následující adrese:

https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_inbox_202048.html

Zadavatel zároveň uvádí, že v případě rozporů mezi tímto shrnutím a jednotlivými dříve Zadavatelem vydanými dodatečnými informacemi k Soutěži je rozhodná dříve vydaná textace.

	Dotaz zájemce, bylo-li vysvětlení poskytnuto na základě žádosti o vysvětlení / Request of the participant where the explanation was provided based on a request for explanation	Vysvětlení Zadavatele / Explanation of the Contracting Authority
SADA 1		
1-1.	Je nutné řešit přístup k nástupištím VRT formou nadchodu nad VRT?	Ne, není. Soutěžní zadání obsahuje doporučení využít pro přístup na nástupiště a realizaci všech přestupních vazeb most VRT přes konvenční trať v kombinaci s nástupišti

		konvenční trati. Je však možné navrhnout jakýkoliv další způsob přístupu na nástupiště včetně podchodů a nadchodů.
1-2	Je nutné respektovat trasu komunikace k údržbové základně?	Ne, trasu komunikace je možné přizpůsobit návrhu.
1-3	Je možné navrhnout eskalátory pro přístup na nástupiště.	Ano, je však vhodné zvážit efektivitu eskalátorů vzhledem k relativně nízkým počtům cestujících. Jak je uvedeno v Soutěžním zadání v části „Přístup na nástupiště“.
1-4	Jaké jsou požadavky z pohledu pěší a cyklopravy.	Doporučené spojení mezi terminálem a sousedními lokalitami je uvedeno v části Soutěžního zadání „Požadavky na trasy pro pěší a cyklisty“ a „Další požadavky obcí Kořenice a Bečváry“
SADA 2		
2-1	Je možné k investičním nákladům u dokončených referenčních staveb (dle 3.6.1. soutěžních podmínek) připočítat inflaci do roku 2025?	Ne, tento postup zadávací podmínky nepředpokládají. Zadavatel pro přehlednost uvádí, že odstavec 3.6.1. se týká Následné zakázky navazující na architektonickou soutěž. Podmínky účasti v soutěži samotné popisuje odstavec 4.1.1.
SADA 3		
3-1.	Je nutné dodržet předložené schéma uspořádání provozu nebo můžeme navrhnout alternativní umístění stanice a autobusového terminálu?	Schéma uspořádání provozu je pouze doporučené, jeho nedodržení nepovede k vyloučení účastníka.
3-2	Do předpokládaných nákladů by měly být zahrnuty i náklady na konstrukce tunelů/mostů, hlavní křižovatka nad tratí, nábřeží, konstrukce nástupišť a další infrastruktury? Nebo pouze náklady navíc / rozdíl oproti návrhu poskytnutému zadavatelem soutěže?	Do předpokládaných nákladů je nutné zahrnout rozdíl oproti poskytnutému technickému řešení, s výjimkou uložené zeminy, která se do nákladů nezapočítá. Kostru předpokládaných nákladů tvoří příloha P11.
3-3	Existuje požadavek na prostory pro zaměstnance jako např. možnost umístění lůžka na občasný přespávání? Je toto i na úvaze soutěžících nebo je naopak umístění "ložnice" pro zaměstnance zcela vyloučeno?	Potřeba pro prostory tohoto charakteru se na terminálu nepředpokládá. Stavební program je však pouze doporučený, jeho nedodržení nepovede k vyloučení účastníka.

3-4	Program – je nějaká uzávěrka registrace? Nebo platí jen uzávěrka soutěžních návrhu 21.3.2025 12:00	Registrace do elektronického nástroje je možná po celou dobu pro podání návrhů. Zadavatel však doporučuje registraci v elektronickém nástroji provést co možná nejdříve pro hladké odevzdání návrhu.
3-5	Kromě kritérií hodnocení, má Správa železnic nějaké cíle/aspirace, kterých by měl projekt dosáhnout?	Cíle / aspirace a další doporučení jsou v příloze P01. Jak je uvedeno v bodě 2.4.2 Soutěžních podmínek: ... Kvalita a komplexnost zpracování těchto požadavků do soutěžního návrhu bude předmětem hodnocení soutěžního návrhu v rámci hodnotícího kritéria dle článku 8. Soutěžních podmínek. Řešení aspektů předmětu Soutěže neuvedených v Zadání je ponecháno na invenci účastníků.
3-6	Mohou být součástí týmu zahraniční firmy? Může návrh podat zahraniční firma? Jaké by potom byly ekvivalentní názvy rolí "Projektant pozemních staveb" (Engineer? Architect?) a "Projektant dopravních staveb" (Transport engineer?)?	Tvořit týmy a následně podat návrh mohou účastníci nezávisle na zemi původu. Jako vodítko pro zmiňované role mohou sloužit dodatečné podmínky pro účast v následné zakázce uvedené v bodě 3.6 Soutěžních podmínek.
SADA 4		
4-1	Součástí podkladů je také 3D model trati ve formátu DGN. Bylo by možné poskytnout tento 3D model také v jiném formátu (například DWG, 3DS apod.), aby jej bylo možné použít v programu Archicad?	Zadavatel neposkytuje data v jiných formátech, jelikož není možné garantovat, že převod proběhl bez zkreslení nebo a degradace kvality.
4-2	Je možné k investičním nákladům u dokončených referenčních staveb (dle 3.6.1. soutěžních podmínek) připočítat inflaci do roku 2025?	Na tento dotaz bylo odpovězeno v rámci Dodatečné informace č. 2
SADA 5		
5-1	V 3D modelu trati je na nástupišti VRT umístěná protihluková stěna směrem k obci Pučery. Je tahle stěna daná / závazná? Je s ní potřeba počítat?	Protihluková stěna v 3D modelu není závazná, pouze ilustruje přibližný rozměr základního protihlukového opatření. V rámci návrhu je možné protihlukové opatření pojmout libovolnou formou.
5-2	Jaké jsou očekávané denní obraty cestujících při přestupu mezi VRT a konvenční tratí, VRT a autobusem, konvenční tratí a autobusem?	Očekávané denní obraty jsou uvedeny v části „Dopravní prognóza“ Soutěžního zadání. Zároveň je situace podrobněji popsána v příloze P05.2_termínál

		Pučery_prověření přepravního potenciálu , konkrétně v bodě 2.3.3.
5-3	Může navrhovaný objekt terminálu vstupovat do hmoty valu?	<p>Zasahovat do hmoty železničního náspu je možné.</p> <p>Zadavatel však upozorňuje na vysokou finanční náročnost opěrných stěn a konstrukcí mostního typu jak z pohledu výstavby, tak i z pohledu údržby.</p> <p>Jak je uvedeno v kapitole „Dimenze terminálu“ Soutěžního zadání:</p> <p>Zadavatel má v zájmu vybudovat Terminál kapacitně odpovídající svému účelu.</p>
5-4	Je nutné oplocení u paty valu v místech, kde je na koruně valu protihluková stěna?	<p>Oplocení v řešeném území je možné libovolně adaptovat soutěžnímu návrhu. Je doporučeno dodržet celistvé oplocení železniční trati, zejména z důvodu zabránění kolizí rychle jedoucích vlaků se zvěří.</p> <p>Podoba oplocení může mít různé formy, lze například využít i protihlukovou stěnu nebo jiné opatření. Oplocení v rámci terminálu může být umístěné blíž trati. Je doporučeno neumísťovat oplocení do vzdálenosti menší než cca 5 m od osy krajní koleje.</p>
SADA 6		
6-1	<p>Při podrobném studiu soutěžních podkladů, konkrétně Situačního výkresu řešeného území ve formátu DWG, jsme narazili na několik nejasností, na které bych se rádi touto cestou vyžádali upřesnění.</p> <p>Z výkresu vyplývá, že na místě plánovaného stavebního dvora je zakresleno železniční depo, tedy odstavná plocha pro lokomotivy mimo hlavní železniční trať (stavební dvůr). Nicméně jsme zaznamenali určité kolize mezi tímto depem a nově navrhovanou komunikací, stejně jako s plánovanými prostory pro administrativní budovu, garáže a sklady. Je toto železniční depo plánováno pouze jako dočasné zařízení pro potřeby výstavby nové vysokorychlostní železnice, nebo má být zahrnuto do dlouhodobého návrhu jako trvalá součást řešeného území. Je možná úprava tras kolejí aby se vyhlo kolizím se silnicí a administrativní budovou (viz přiložene pdf) ?</p> <p>Děkujeme předem za Vaše vysvětlení a těšíme se na Vaši odpověď.</p>	<p>Na přiloženém výkresu se nachází Údržbová základna VRT. Jedná se o stálý objekt údržby vysokorychlostní trati. Toto zázemí slouží pro údržbu cca 100 km trati.</p> <p>Během výstavby VRT bude tato lokalita nejdříve využívána jako stavební dvůr, tedy dočasné zařízení staveniště a deponie hmot a techniky potřebné pro výstavbu VRT. Stavební dvůr bude však prostorově výrazně rozsáhlejší (včetně potřebného kolejiště) než Údržbová základna. Již během stavby VRT bude nutné vybudovat údržbovou základnu (zejména hlavní provozní budovu). Následně bude stavební dvůr a jeho kolejiště demontováno.</p> <p>Z důvodu prostorových omezení bude nejdříve v provozu stavební dvůr s rozsáhlejším kolejištěm a údržbová základna bude vybudována jen částečně. Po dokončení výstavby bude kolejiště stavebního dvora sneseno a údržbová základna bude moci být dobudována. Zbytek stavebního</p>

		<p>dvora mimo areál údržbové základny bude pro účely železnice dále nepotřebný.</p> <p>Kolejiště stavebního dvora není v kolizi s administrativní budovou. Pouze s příjezdovou komunikací nakládací rampou a retenční nádrží. Tyto funkce se v průběhu stavby budou řešit provizorními konstrukcemi.</p>
SADA 7		
7-1	<p>Existuje pevná vzdálenost, o kterou můžeme posunout nástupiště VRT? Mohou se posunovat 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>
7-2	<p>Kterým směrem se budou prodlužovat nástupiště konvenční železnice?</p> <p>Máme poznámku o předpokladu, že délka nástupiště by se mohla prodloužit na přibližně 220 m, ale rádi bychom upřesnili směr. Bude to jedním směrem, nebo současně oběma směry?</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>
7-3	<p>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?</p>	<p>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.</p>
7-4	<p>Z jakého důvodu je napojení údržbové základny a stavebního dvora navrženo z kruhové křižovatky I/12 a II125? Lze navrhnout alternativní napojení, např. od přejezdu P5915 skrz podjezd pod trati VRT?</p>	<p>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.</p>
7-5	<p>Obchvat Pučer – je uvažováno o odklonění veškeré transitzní dopravy z obce Pučery na obchvat, nebo se jedná pouze o obslužnou komunikaci sloužící terminálu?</p>	<p>Smyslem obchvatu je mimo jiné odklonit veškerou tranzitní dopravu, zejména příležitostný provoz z lomu Libodřice.</p>

7-6	Nová křižovatka na severním konci obchvatu Pučer – její pozice a geometrie je předmětem návrhu? V jaké minimální vzdálenosti od osy kolejí lze křižovatku umístit? Bude zde zachován stávající úrovněový přejezd, nebo bude nutný mimoúrovňový 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)
7-7	Z jakého důvodu je předpokládána 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 základny (při návrhu alternativní obsluhy údržbové základny)?	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.
7-8	Preferuje klient umístění terminálu blíže středu nástupiště VRT (tzn s krátkou přestupovou vazbou na BUS, ale delší přestupovou trasou na konvenční trať), 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)?	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 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.
7-9	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.
7-10	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.
7-11	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	Zadavatel doporučuje navrhnout uzavíratelnou část areálu tak aby v sobě zahrnovala část sloužící provozu VRT včetně odbavovací haly. Konvenční železnice, stanice

	využitím navrženého mostu, nebo formou podchodu?	BUS a případně parkoviště P+R nemusí noční uzavírací podléhat.
7-12	Je nutné zachovat přístup na nástupiště (jak VRT, tak tratě 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.
7-13	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.
7-14	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.
7-15	Lze v návrhu upravit a rozšířit mostní konstrukci VRT překonávající trať 014?	Ano, zadavatel předpokládá, že to účastníci z důvodu zajištění přestupních vazeb udělají.
7-16	Je výhledově uvažováno s doplněním trakčního vedení na trati 014?	Ano, navržená podjezdná výška mostu VRT přes trať 014 vyhovuje výhledovému doplnění trakčního vedení.
SADA 8		
8-1	Existuje pevná vzdálenost, o kterou můžeme posunout nástupiště VRT? Mohou se posunovat pouze jedním směrem, nebo oběma směry? Pokud ano, jaké jsou vzdálenosti ve vztahu k jednotlivým směrům? Dále bylo zmíněno, že nástupiště lze posouvat podél rovných úseků trati. Můžete upřesnit, co je definováno jako „rovne úseky“ trati na rozdíl od „zatáček“ na trati?	Tento dotaz byl zodpovězen v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatečné informace č. 7
8-2	Kterým směrem se budou prodlužovat nástupiště konvenční železnice?	Tento dotaz byl zodpovězen v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace – Dodatečné informace č. 7

	Máme poznámku o předpokladu, že délka nástupiště by se mohla prodloužit na přibližně 220 m, ale rádi bychom upřesnili směr. Bude to jedním směrem, nebo současně oběma směry?	
8-3	<p>Dobrý den,</p> <p>prosím o dohrání přílohy P17, na kterou se odkazují soutěžní podmínky. Zmiňovanou přílohu jsme nedohledali.</p> <p>Děkuji.</p>	Příloha P17 je v příloze tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.