



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Příloha č.1

Stavební správa západ

Č. j.: 14994/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Šme

Vymezení zadání

„MODERNIZACE TRATI PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ (MIMO) – PRAHA-VELESLAVÍN (MIMO)“

„Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“

Říjen 2015

1. Úvod

Předmětem zakázky je zpracování technicko-ekonomické studie, jejímž účelem bude poskytnutí relevantního podkladu pro výběr vhodné investiční varianty řešeného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín a zhodnocení efektivnosti využití potenciálně vložených investičních prostředků.

Související již zpracované dokumentace:

- „Aktualizace studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna 2015“ (dále jen ASP PLK) schválena v CK MD 7. 7. 2015 s pokračováním přípravy ve variantě R1spěš s osmi podmínkami. Sdružení METROPROJEKT+SUDOP, Praha – Ruzyně – Kladno – aktualizace
- Přípravná dokumentace (DÚR) „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I. etapa“ (úsek Praha-Bubny – Praha-Ruzyně s připojením Letiště Václava Havla Praha (dále LVHP – tzv. pražská část), METROPROJEKT Praha a.s., 2009 –, *příprava byla pozastavena ve fázi nedokončeného projednání*

Zadávaná technicko-ekonomická studie vychází z druhé podmínky, bodu b) závěru Centrální komise MD (dále jen CK MD) k ASP PLK schválené v CK MD 7. 7. 2015 ve variantě R1spěš. Varianta R1spěš uvažuje s převážně povrchovým vedením trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín s částečným zakrytím trati, zatímco přípravná dokumentace uvažovala s variantou plně tunelovou s raženými a hloubenými úseky. CK MD uložila mj. „*paralelně zajistit rozpracování varianty v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, optimalizující „plně tunelovou variantu“*“ (dále jen varianta „optimalizovaná tunelová“). *Při zpracování dokumentací těchto variant bude dbáno na snížení nákladů a současně projednatelnost variant v zájmovém území*. S ohledem na projednání ASP PLK v Zastupitelstvu Městské části Praha 6 dne 25. 6. 2015 se ukazuje, že tuto podmítku by mohla plnit varianta s raženým tunelem v celém mezistaničním úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. Z těchto důvodů se zadává tato technicko-ekonomická studie, která prověří vedení trati raženým tunelem zejména z hlediska technické reálnosti, geotechnických podmínek, stopy trati, investičních nákladů a dopadů této varianty na životní prostředí.

Základním cílem projektu Železničního spojení Prahy, Letiště VHP a Kladna je kapacitní spojení významného středočeského města Kladna s hlavním městem, respektive s jeho centrem, napojení Letiště Václava Havla Praha (dříve letiště Praha Ruzyně) do této železniční tratě a jeho přímé spojení s centrem Prahy. Letiště je situováno do severozápadního okraje Prahy. Nejbližší železniční stopou je současná celostátní jednokolejná trať Praha – Kladno (pomineme-li vlečkové napojení stáčírny leteckých pohonných hmot). Kladno je s více než 70 tisíci obyvateli největším městem středočeského kraje a spolu s dynamicky se rozvíjející spádovou oblastí podél trati generuje neméně významný přepravní potenciál. Současná jednokolejná neelektrizovaná trať se zastaralým zabezpečovacím zařízením zde znemožňuje provozovat pravidelnou a kapacitní dopravu s dostatečnou spolehlivostí a intenzivní dopravní vazba obou měst je realizována prakticky výhradně silniční dopravou se všemi negativními dopady na obyvatelstvo.

Řešený úsek Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín je dle jízdního řádu součástí železniční trati č. 120 Praha – Kladno – Rakovník a v tabulkách traťových poměrů (TTP) je označen č. 528B, číslo traťového a definičního úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín je 0101 04. Trať je jednokolejná, neelektrifikována, traťová rychlosť se pohybuje v rozmezí 40 až 70 km/h, traťová třída zatížení C2. Provozovatelem dráhy je SŽDC, s. o. a místním správcem OŘ Praha. Trať je zařazena do dráhy celostátní a s ohledem na zařazení letiště Praha jakožto hlavního letiště podle Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 je řešený úsek součástí sítě TEN-T.

Navrhovaná liniová dopravní stavba má charakter modernizace stávající trati, která je řazená mezi veřejně prospěšné stavby. Trať bude navržena v celém rozsahu jako dvoukolejná, elektrizovaná, s novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, s dálkovým řízením provozu a s navýšením traťové rychlosti na V=80 km/h a V130=85–90 km/h. Traťový úsek mezi ŽST Praha-Dejvice a ŽST Praha-Veleslavín propojuje obě krajní dopravní umístěně v zahloubené poloze. Jejich vzájemný

výškový rozdíl je 90 m na délku cca 4,4 km, znamenající průměrný podélný sklon přes 20 %. Tunelová varianta bude navržena v návaznosti na řešení dalších úseků dle schválené „Aktualizace studie proveditelnosti Železničního spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna 2015“.

Součástí této zakázky je vyhotovení veškeré potřebné doprovodné dokumentace a zajištění dokladů a podkladů pro zpracování studie. Při zpracování studie bude dbáno na snížení stavebních nákladů a projednatelnost navržených řešení v zájmovém území.

2. Podklady k plnění zakázky

- Výzva č. j.
- Toto vymezení zadání
- Aktualizace studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna 2015“ (dále ASP PLK), schválena v CK MD dne 7. 7. 2015. (průvodní návrhová část, výkresová část)
- PD (DÚR) „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. Etapa“ (METROPROJEKT Praha a.s., březen 2009)

3. Rozsah řešení

Rozsah řešení technicko-ekonomické studie je definován těmito hranicemi:

- km 3,400 - žst. Praha-Dejvice (mimo);
- km 7,800 - žst. Praha-Veleslavín (mimo)

4. Cíle studie

Cílem studie je posoudit zájmový úsek trati Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín v optimalizované tunelové variantě realizované formou raženého tunelu z pohledu technického a ekonomického, a to ve více možných průběžích tras. Součástí studie bude i vyčíslení odhadovaných nákladů stavby s rozdělením nákladů na „železniční“ a „ostatní“ (vyvolané investice jiných investorů). Součástí je také porovnání těchto nákladů, podmínek provádění a technického řešení s variantami dle DÚR 2009 a s povrchovou variantou ASP PLK 2014.

Úkolem studie je navrhnut a posoudit podzemní vedení modernizované trati, při využití technologie ražení.

Náplní bude zejména:

- Zmapování geologických poměrů pomocí stávajících dostupných materiálů
- Posouzení nejvhodnějšího prostorového vedení trasy, a to zejména ve vztahu k nezbytné výšce nadloží, zástavbě nad trasou, poklesové kotlině raženého tunelu, trase v ÚP SÚ HMP, sklonovým poměrům a směrovým možnostem trasy, především v obou koncích. Minimálně musí být prověřena trasa vedená v ploše DZ dle ÚP SÚ HMP (tj. pod současnou tratí) a trasy vedené jižněji s příznivějším průběhem nivelety při vyšším nadloží
- Návrh technického řešení a definování rozsahu řešení
- Zmapování významných kolizí s inženýrskými sítěmi

- Porovnání možností rozdílných technických řešení mezi povrchovou variantou dle schválené ASP PLK a návrhem plně tunelové ražené varianty včetně zhodnocení dopadů do řešení dle ASP PLK
- Posouzení dopadů do územního plánování
- Posouzení plánu organizace výstavby (POV) včetně navržení harmonogramu stavby a prověření ploch pro zařízení staveniště a související nutné plochy spojené s ražbou tunelů (zejména vytipování vhodných ploch pro mezideponie a související problematiku).
- Identifikace problémů z hlediska požární bezpečnosti včetně prověření případných únikových cest
- Posouzení stavebního záměru z hlediska životního prostředí
 - o vztah k procesu posuzování vlivu na životní prostředí – možnost využít Stanoviska EIA ze dne 26. 1. 2009, č. j.: 6015/ENV/09
 - o vliv na zvláště chráněná území, Natura 2000, EVL (evropsky významné lokality), Maloplošná chráněná území (PP Střešovické skály, PP Zlatnice, PP Jenerálka)
 - o vliv na územní systém ekologické stability, vliv na významné krajinné prvky, vliv na půdu, vliv na lesy
 - o Vliv na povrchové a podzemní vody
 - o Vliv na ovzduší s důrazem na rozptylovou studii na předmětný stavební záměr, která bude uvažovat rovněž odvozné trasy materiálu (rubanina) na mezideponie
 - o Důraz bude rovněž kladen na kapitolu odpadové hospodářství
 - o ochrana před hlukem a vibracemi, zde upozorňujeme především na hluk ze stavební činnosti. Důraz bude kladen rovněž na vibrace
- Součástí výstupů bude zhodnocení územní průchodnosti a to nejen z pohledu životního prostředí, ale i zhodnocení střetů se zastavěnými plochami, návrhovými plochami pro zastavění a územními rezervami dle platného Územního plánu sčídelného útvaru hl. m. Prahy resp. návrhu (návrhu zadání) nového Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitního plánu).
- Vyhodnocení vlivů změn technického řešení tunelové varianty ražené oproti původní variantě dle dokumentace k územnímu řízení s názvem „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I. etapa“, na kterou bylo vydáno stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb (EIA) a identifikace problémů vzhledem k posouzení vlivu na životní prostředí - EIA.

5. Požadovaná struktura dokumentace

A. Textová část

- Průvodní zpráva (účel a cíle studie, základní informace o řešeném území, charakteristika území, stavebního pozemku a stavby)
- Technická zpráva (posouzení ražené varianty, porovnání možností technických řešení i vzhledem k životnímu prostředí, posouzení POV včetně harmonogramu stavby, popis zásadních závěrů vyplývajících ze studie, popis vztahu k aktuálně platné územně plánovací dokumentaci, posouzení „územní průchodnosti“ záměru)

- Odhadované náklady stavby (Porovnání nákladů navržených tunelových variant s variantami dle DÚR 2009 a s povrchovou variantou ASP PLK 2014. Náklady budou rozděleny na „železniční“ a „ostatní“ (vyvolané investice jiných investorů) a budou rozepsány na jednotlivé profese.)

B. Výkresová část

- Přehledná situace oblasti stavby M 1:10 000 (vztahy navržené stavby k urbanistické struktuře území, umístění v sídle, vztah k základnímu dopravnímu systému, zákres lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí a pod.)
- Zákres do platné územně plánovací dokumentace
- Přehledná situace ortofoto ve vhodném měřítku
- Podrobná situace stavby M 1:2 000 (1:5 000)
- Podélný řez stavby ve vhodném měřítku, vč. rámcového zákresu geotechnické situace podle archivních podkladů;
- Charakteristické příčné řezy

6. Pokyny pro odevzdání díla:

- Koncept technicko-ekonomické studie včetně finančního ohodnocení k projednání.
Počet vyhotovení: 2x v listinné podobě
10x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné (pdf)
- Čistopis kompletní technicko-ekonomické studie po zpracování připomínek z projednání
Počet vyhotovení: 6x v listinné podobě
v digitální podobě:
1 x CD (DVD) - struktura TreelInfo, kompletní otevřená a uzavřená forma, bez rozpočtů
6 x CD (DVD) - uzavřená forma, bez rozpočtů
1 x CD (DVD) - rozpočet stavby v otevřené a uzavřené formě

7. Další požadavky na zpracování studie

- toto zadání může být upřesněno na pracovních poradách v rámci zpracování studie;
- pracovní porady budou svolávány podle potřeby zadavatele nebo zpracovatele, vždy však minimálně před dílčími odevzdáními. Okruh účastníků porad bude stanoven podle projednávané tematiky a podléhá odsouhlasení zadavatelem;
- nejméně 5 pracovních dní před termínem výrobní porady zašle zpracovatel zadavateli elektronickou cestou veškeré materiály a podklady, které budou předmětem diskuse;
- součástí studie budou záznamy z jednání, doručená stanoviska, získané podklady a doklady, veškerá zpracovaná doprovodná dokumentace pro zpracování studie a reakce projektanta na doručené připomínky a stanoviska;
- technická a obsahová náplň bude projednána se zástupci zadavatele a s dalšími osobami zadavatelem určenými;

- zpracovatel je povinen zapracovat do čistopisu připomínky z projednání přijaté zadavatelem;
- zpracovatel si zajistí podklady a veškeré další údaje potřebné pro zpracování studie, pokud nejsou součástí tohoto zadání;
- všechny vstupy a výpočty ve studii budou podrobně a průkazně dokumentovány a doloženy.

8. Související dokumenty a předpisy

- Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- Zadavatel umožňuje dodavateli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Technická ústředna dopravní cesty,

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba:

e-mail: typdok@tudc.cz, www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz> nebo
<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.

Vypracovala:

Dne: 14. 10. 2015

Schválil dne : *14. 10. 2015*

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.

Náměstek ředitele pro techniku