

Zvláštní technické podmínky pro zpracování

**Územně-technické studie nové trati
Praha – Bystřice**

Datum vydání: 20. 2. 2024

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA	3
2. VÝCHOZÍ DOKUMENTACE, KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI	4
3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ.....	5
4. OBSAH JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ DOKUMENTACE.....	5
5. ORGANIZAČNÍ ZÁLEŽITOSTI.....	7
6. HARMONOGRAM ZPRACOVÁNÍ.....	7

SEZNAM ZKRATEK

Není-li výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v tomto dokumentu význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

EVL	Evropsky významná lokalita
ITJŘ	Integrovaný taktový jízdní řád
MD	Ministerstvo dopravy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SoD	Smlouva o Dílo
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TSI	technické specifikace interoperability
ÚP	územní plán
ÚRP	územní rozvojový plán
ÚTS	územně-technická studie
ZÚR	zásady územního rozvoje

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Úvod

- 1.1.1 První rozhodnou dokumentací pro návrh trasy, její umístění do území a volbu parametrů byla Technická a ekonomická studie Horní Dvořiště, st. hranice – České Budějovice z roku 2007 (část B.5 Nová trať Praha – Bystřice u Benešova). Navrženo bylo 17 variantních tras. Na základě doporučení a vyhodnocení této studie byla trasa 15 převzata do Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a dalších dokumentací, a to v úseku Praha-Zahradní Město – Otice – Buková Lhota – Benešov u Prahy – Bystřice u Benešova.
- 1.1.2 Trasa v úseku Praha – Benešov u Prahy byla z Technické a ekonomické studie Horní Dvořiště, st. hranice – České Budějovice z roku 2007 invariantně převzata do prověření vysokorychlostního spojení v rámci studie VRT Praha – Brno z roku 2010.
- 1.1.3 V roce 2014 byla dokončena Územně technická studie VRT Praha – Benešov, která navrhla několik variant trasování rychlého spojení v předmětném úseku. Vzhledem k velmi exponovanému území jihovýchodně od Prahy se žádná z variant nevyhnula zásadnějším územním kolizím.
- 1.1.4 Možnosti umístění rychlého spojení v trase Praha – Benešov u Prahy byly opětovně prověřeny v rámci Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav v roce 2020, s obdobným výsledkem jako v roce 2014. Na základě této studie proveditelnosti však bylo rovněž schváleno řešení vysokorychlostní trati Praha – Brno v trase přes Poříčany, tj. již bez využití novostavby železniční trati v úseku Praha – Benešov u Prahy, který tedy výhledově bude součástí konvenční železniční sítě, resp. rozšířením kapacity v ose 4. tranzitního železničního koridoru (Děčín –) Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – státní hranice.
- 1.1.5 Správa železnic se po dohodě s Ministerstvem dopravy v reakci na požadavek Středočeského kraje rozhodla prověřit možnosti úpravy trasování nové trati Praha – Bystřice u Benešova tak, aby bylo dosaženo většího souladu s požadavky a plány dotčených měst a obcí.

1.2 Předmět a cíl projektu

- 1.2.1 Předmětem zadání je vypracování Územně-technické studie nové trati Praha – Bystřice (dále jen „ÚTS“), v souladu s požadavky uvedenými v zadávací dokumentaci. Primárním zaměřením projektu je řešení výhledových potřeb dálkové osobní dopravy.
- 1.2.2 Cílem této ÚTS je prověřit možnosti nového trasování traťového úseku z Prahy do Bystřice u Benešova, které by umožnilo dosažení traťové rychlosti až 200 km/h a výhledové segregace především dálkové osobní dopravy v tomto úseku. Prověření nového trasování bude provedeno z hlediska technické proveditelnosti, dopadu na životní prostředí (včetně rámcového vyhodnocení dopadů jednotlivých variant na ZPF) a územní průchodnosti.
- 1.2.3 ÚTS bude prověřovat nové trasování mimo území Prahy. Na území Prahy vhodně naváže na řešení vyplývající ze „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení“ (viz bod 1.3.2).
- 1.2.4 Uvažovaný rozsah provozu bude vycházet z dosud zpracovaných koncepčních studií a dalších dokumentů, týkajících se předmětné infrastruktury (obsažených v kapitole 2), a bude v ÚTS doložen.

1.3 Zájmová oblast

- 1.3.1 Zájmová oblast ÚTS se vzhledem k potenciálnímu významu nové tratě nachází na území Prahy a Středočeského kraje.
- 1.3.2 V rozsahu technického řešení je oblast vymezena očekávanými koncovými lokalitami nové trasy, a to Prahou a Bystřicí u Benešova. V Praze je v návaznosti na přípravu infrastruktury železničního uzlu v rámci „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha

včetně Rychlých spojení“ předpokládáno zaústění novostavby předmětné trati v katastru městské části Praha-Kolovraty. Všechny prověřované varianty budou zajišťovat obsluhu Benešova u Prahy.

- 1.3.3 V rozsahu provozního řešení je rozsah řešení vymezen nejen vlastní novostavbou předmětné trati, ale především stávající tratí Benešov u Prahy – Praha hl. n., České Budějovice – Benešov u Prahy, stejně tak v rozsahu bezprostředně ovlivňovaném změnou dopravního řešení navazujících tratí Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany, Čerčany – Světlá nad Sázavou, Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov, Benešov u Prahy – Sedlčany a případně dalších.

2. VÝCHOZÍ DOKUMENTACE, KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

2.1 Koncepční dokumenty, studie a projektové dokumentace Správy železnic

- 2.1.1 Technická a ekonomická studie Horní Dvořiště, st. hranice – České Budějovice, IKP Consulting Engineers, s.r.o. + SUDOP Praha a.s., 2007;
- 2.1.2 Studie Vysokorychlostní trať Praha – Brno, SUDOP Praha, 2010;
- 2.1.3 Územně technická studie VRT Praha – Benešov, SUDOP Praha + Atelier T-plan, 2014;
- 2.1.4 Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, SUDOP Praha + SUDOP EU, 2020;
- 2.1.5 Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení, Sdružení zhotovitelů SP ŽUP, t. č. ve zpracování.

2.2 Ostatní podklady pro zpracování

- 2.2.1 Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace ETCS, MD ČR, 2021;
- 2.2.2 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy 2022 – 2026, MD ČR;
- 2.2.3 Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025, Středočeský kraj, 2020;
- 2.2.4 Plán dopravní obslužnosti města pro období 2023 – 2028, Město Říčany;
- 2.2.5 Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, Středočeský kraj, v platném znění;
- 2.2.6 Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030, MD ČR, 2016;
- 2.2.7 Dostupné geodetické a mapové podklady od Správy železniční geodézie;
- 2.2.8 Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu (dostupný na webu SFDI);
- 2.2.9 Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu V-2/2012;
- 2.2.10 Odborný podklad k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury, ČHMÚ + MFF UK, 2017;
- 2.2.11 Společné stanovisko obcí dotčených záměrem nové žel. trati v úseku Praha – Bystřice u Benešova (dopis č. j. 118118/2022-MURI/OKSt/917 ze dne 22. 4. 2022);
- 2.2.12 Petice „NE železničnímu koridoru JK4-200, NE terminálu Lipany“.
- 2.3 Výše uvedené podklady budou poskytnuty vítěznému Zhotoviteli na vyžádání v rozsahu adekvátním pro tuto ÚTS a dostupném v čase zahájení prací (bude posouzeno ve spolupráci s Objednatelem).

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ

- 3.1 Návrh trasování nové trati bude usilovat o minimalizaci kolizí v rámci využití území dle ZÚR Středočeského kraje a územních plánů obcí. Zároveň bude usilovat o minimalizaci dopadů nové infrastruktury na dotčené území z hlediska ochrany přírody a krajiny.
- 3.2 Budou navrženy nejméně tři varianty trasování nové trati.
- 3.3 Budou prověřena a stanovena vhodná místa napojení novostavby na stávající, resp. výchozí železniční síť (lokalita Říčany, lokalita Benešov, případně i další).
- 3.4 Bude prověřena účelnost případných propojení novostavby trati se stávající železniční infrastrukturou, např. i s tratí Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany atd.
- 3.5 Bude prověřen a stanoven počet a umístění železničních stanic (terminálů) s ohledem na jejich účelnost. V rámci prověření bude řešeno také zajištění přestupní vazby na různé dopravní módy.
- 3.6 Úsek novostavby trati ve variantách procházejících přírodním parkem Velkopopovicko nebo Hornopožárský les bude přednostně prověřen jako tunelový.
- 3.7 Součástí navrhovaného řešení budou rovněž úpravy stávající či návrh nové infrastruktury (především pozemních komunikací), a to nejen v návaznosti na vyvolané změny vlastní trasou železniční novostavby, ale i např. infrastruktura vázaná na návrh nových terminálů, která bude řešit změny v dopravní obsluze dané lokality.
- 3.8 Studie bude koordinována s jinými souvisejícími záměry Správy železnic, ŘSD, Středočeského kraje a jiných relevantních subjektů.
- 3.9 Návrh bude respektovat evropskou a národní legislativu a technické normy, zejména technické specifikace pro interoperabilitu, vyhlášku č. 177/1995 Sb., ČSN EN, ČSN, TNŽ, interní dokumenty a předpisy Správy železnic apod.
- 3.10 Aby bylo hodnocení z hlediska územní průchodnosti průkazné, musí být zpracováno v takové struktuře a podrobnosti, která je umožní v rámci zpracovávání ÚTS předložit a projednat s místně příslušnou územní samosprávou. Vzhledem k nutnosti vložení nových územních potřeb do ÚRP, ZÚR a ÚP, musí dokumentace obsahovat část, kterou bude možné předat jako územně analytický podklad k žádosti o aktualizaci ÚRP, ZÚR a ÚP.

4. OBSAH JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ DOKUMENTACE

4.1 Technické řešení

- 4.1.1 popis železniční infrastruktury v době potenciálního zahájení realizace projektu;
- 4.1.2 analýza problémů infrastruktury dle předchozího bodu;
- 4.1.3 zdůvodnění a popis návrhových parametrů vedoucích k plnění cíle;
- 4.1.4 návrh technického řešení, se zohledněním geologických poměrů území;
- 4.1.5 návrh harmonogramu výstavby;
- 4.1.6 zjednodušené schéma zabezpečovacího zařízení.

4.2 Dopravní a provozní technologie

- 4.2.1 analýza provozu odpovídajícího variantě bez projektu v osobní i nákladní železniční dopravě, využití kapacity, dopravní koncept, provozní spolehlivost atd.;
- 4.2.2 popis vozového parku pro jednotlivé segmenty dopravy/linky;
- 4.2.3 výpočty jízdních dob pro všechny významné relace v oblasti dotčené změnami vlivem projektového návrhu;

- 4.2.4 sestavení/revize modelových grafikonů vlakové dopravy minimálně pro období čtyř hodin (zahrnujících dopravní špičku minimálně ve dvou hodinách fragmentu) na řešené trati a na dotčených tratích v oblasti dle kapitoly 1.3;
- 4.2.5 výpočet rozhodujících provozních intervalů;
- 4.2.6 výpočet kapacity rozhodujících traťových kolejí a zhlaví;
- 4.2.7 definice všech omezujících míst na navazujících tratích, která v návaznosti na změnu dopravního modelu neumožňují zajištění plynulé konstrukce tras vlaků či odpovídajících přestupních vazeb a návrh opatření pro jejich odstranění;
- 4.2.8 sestavení síťové grafiky ITJŘ pro celou řešenou oblast dle kapitoly 1.3;
- 4.2.9 grafické znázornění plánů obsazení kolejí ve stanicích;
- 4.2.10 grafy dynamického průběhu rychlostí pro typová vozidla pro řešenou trať;
- 4.2.11 traťové schéma včetně zobrazení ohraničujících stanic;
- 4.2.12 dopravně-technologická schémata železničních stanic.

4.3 Investiční náklady

- 4.3.1 stanovení investičních nákladů dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie aktuálně platného v době zpracování.

4.4 Posouzení vlivu na životní prostředí a vlivu klimatických změn a územní průchodnost

- 4.4.1 hodnocení z pohledu aktuálně platné legislativy. Bude popsán vztah k procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a dále identifikace dotčených zvláště chráněných území, Natura 2000, Přírodních parků, prvků Územního systému ekologické stability (ÚSES), významných krajinných prvků (VKP). Dále bude popsán vliv na jednotlivé složky životního prostředí: půda – zemědělský půdní fond (ZPF) a pozemky plnící funkci lesa (PUPFL) včetně vyhodnocení variant z hlediska dopadů na ZPF dle § 4 a 5 zákona č. 334/1992 Sb.; horninové prostředí – výskyt krasových jevů, poddolovaná území, dobývací prostory, chráněná ložisková území; popis dotčených starých ekologických zátěží; potenciální vliv na kulturní dědictví – kulturní památky a možná naleziště archeologických artefaktů, vliv na krajinný ráz; hluk a vibrace – jednoduchý výpočet a vyhodnocení hladin hluku, odhad délky a výšky protihlukových stěn, rozsah individuálních protihlukových opatření, zhodnocení vlivu vibrací. Z hlediska ochrany vod budou popsány dotčené vodní plochy, povrchové vody, ochranná pásma vodního zdroje, chráněná území přirozené akumulace vod, záplavová území a aktivní zóny záplavových území. Budou popsány a vyhodnoceny vlivy na ovzduší.
- 4.4.2 hodnocení vlivu klimatických změn na řešený projekt z hlediska mitigace a adaptace, tj. posouzení jednotlivých variant z pohledu jejich přínosů na snížení emisí skleníkových plynů a z pohledu jejich odolnosti vůči klimatickým rizikům (silný vítr, sněhové jevy, námrazové jevy, silné deště, povodně, bouřkové jevy, vysoké teploty, sucho a požáry), zhodnocení rizik, identifikace a zhodnocení možností pro přizpůsobení;

4.5 Územní průchodnost

- 4.5.1 posouzení dopadů do územního plánování a zakreslení odhadované potřebné plochy pro vymezení koridoru územní ochrany, případně dílčích ploch územní ochrany (pro rozšíření tělesa, plochy pro případnou trakční napájecí stanici atd.), a to jak vůči platným krajským zásadám územního rozvoje, tak územním plánům dotčených obcí.

4.6 Závěry a doporučení

- 4.6.1 shrnutí výsledků studie ze všech prověřovaných hledisek;
- 4.6.2 doporučení postupu další projektové přípravy.

5. ORGANIZAČNÍ ZÁLEŽITOSTI

- 5.1 Práce na ÚTS budou organizovány formou porad Objednatele a Zhotovitele.
- 5.2 Porady budou svolávány podle pokynů Zhotovitele a Objednatele, vždy však před dílčími odevzdáními a po nich z důvodů dohody na zapracování připomínek. Okruh účastníků porad bude stanoven podle projednávané tematiky a podléhá odsouhlasení Objednatelem. Porady se budou konat i průběžně, pokud o to Objednatel požádá.
- 5.3 Jednání svolává Zhotovitel nejméně 10 dní před termínem jednání. Nejpozději 3 dny před termínem jednání rozesílá Zhotovitel elektronickou cestou veškeré materiály a podklady, které budou předmětem diskuze. Z jednání pořizuje Zhotovitel záznam, který bude zaslán nejpozději do 10 dnů účastníkům jednání k odsouhlasení, pokud nebude vyhotoven a odsouhlasen přímo na jednání. Záznamy z jednání budou součástí dokladové části ÚTS.
- 5.4 Jednání budou vedena v češtině, tedy v jazyku zpracovávané dokumentace.
- 5.5 Doručená stanoviska a podklady (např. od objednatelů dopravy a od municipalit), reakce projektanta na doručené připomínky a stanoviska budou součástí dokladové části ÚTS.
- 5.6 Zhotovitel je povinen zapracovat připomínky z projednání (především od MD, Správy železnic, příp. externího hodnotitele) nezamítnuté Objednatelem. To však nezbavuje povinnosti Zhotovitele postupovat v souladu se Smlouvou s odbornou péčí a upozornit na všechny nevhodné připomínky nebo doporučení ze strany Objednatele nebo třetích osob.
- 5.7 Projednáním Díla není nikterak dotčena povinnost Zhotovitele postupovat při provádění Díla s odbornou péčí ani jeho odpovědnost za vady Díla a právo Objednatele uplatňovat jakékoliv případné nároky vzniklé z titulu vadného plnění Zhotovitelem.
- 5.8 Dokumentace bude Objednateli předávána elektronicky prostřednictvím datového úložiště. Jednotlivé soubory dokumentace budou v uzavřené (needitovatelné) formě, výkresová část a tabulky investičních nákladů také v otevřené formě.
- 5.9 Zhotovitel poskytne Objednateli součinnost při projednání výsledků Díla s místně příslušnou územní samosprávou.

6. HARMONOGRAM ZPRACOVÁNÍ

- 6.1 Práce na Díle budou zahájeny od účinnosti SoD, tj. po zveřejnění Smlouvy v rejstříku smluv. Doba zpracování ÚTS je 14 měsíců.
- 6.2 Harmonogram prací je definován níže uvedenými závaznými dílčími plněními (milníky):
 - 6.2.1 První dílčí plnění – termín je fakturační (40 % z ceny zakázky), do 6 měsíců od účinnosti SoD. Náplní odevzdání bude:
 - analýza předchozích studií (viz kapitolu 2.1) ve vztahu k cíli ÚTS;
 - prvotní návrh technického a dopravně-technologického řešení;
 - posouzení územní průchodnosti navrženého řešení, včetně vlivu na životní prostředí.
 - 6.2.2 Druhé dílčí plnění – termín je fakturační (40 % z ceny zakázky), do 11 měsíců od účinnosti SoD. Náplní odevzdání bude:
 - projednání návrhu z prvního dílčího plnění s dotčenými obcemi;
 - úprava návrhu dle výsledků projednání;
 - koncept dokumentace k připomínkám.

6.2.3 Třetí dílčí plnění – termín je fakturační (20 % z ceny zakázky), do 14 měsíců od účinnosti SoD. Náplní odevzdání bude:

- čistopis dokumentace (zpracování připomínek ke konceptu dokumentace);
- sestava investičních nákladů.

6.3 Požadovaná struktura dokumentace:

6.3.1 A. Textová část

- souhrnná technická zpráva;
- sestava investičních nákladů;
- přílohy jednotlivých částí technické zprávy;
- doklady (záznamy, stanoviska, podklady).

6.3.2 B. Výkresová část

- přehledná situace v měřítku 1:50 000;
- celková situace v měřítku 1:10 000;
- situace terminálů včetně blízkého okolí v měřítku 1:1 000;
- situace napojení na stávající železniční síť v měřítku 1:1 000;
- podélné profily;
- zjednodušené schéma zabezpečovacího zařízení;
- traťové pasporty;
- posouzení územní průchodnosti navrženého řešení, včetně vlivu na životní prostředí.